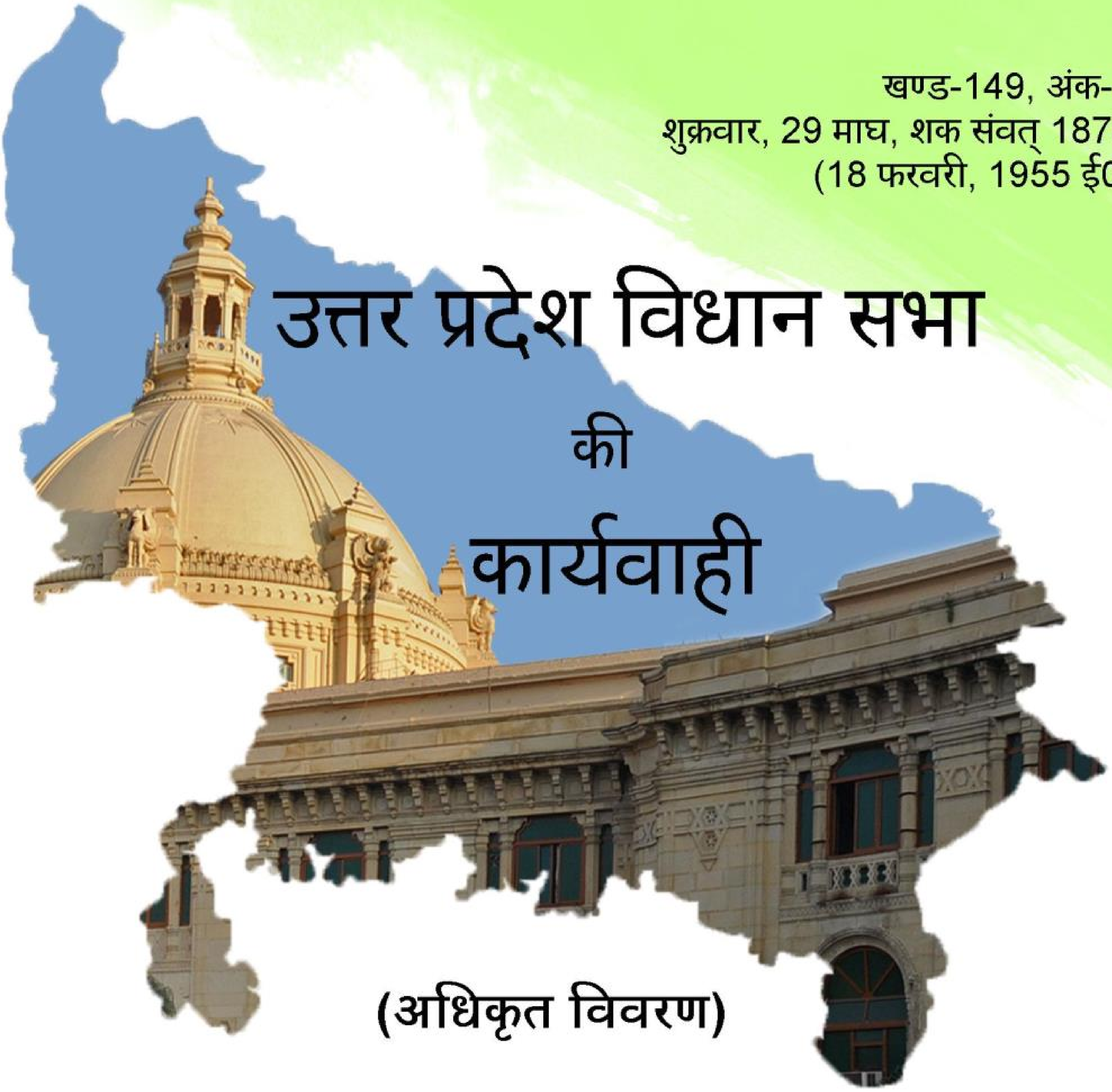
खण्ड-149, अंक-1
शुक्रवार, 29 माघ, शक संवत् 1876
(18 फरवरी, 1955 ई0)



उत्तर प्रदेश विधान सभा

की

कार्यवाही

(अधिकृत विवरण)

खण्ड 149 में 6 अंक है

उत्तर प्रदेश विधान सभा सचिवालय (कार्यवाही अनुभाग) द्वारा प्रकाशित

मुद्रक:
निदेशक, राजकीय मुद्रण एवं लेखन सामग्री, उत्तर प्रदेश (भारत)
१९५५

मूल्य : बिना महसूल 25 पैसे, महसूल सहित 31 पैसे |
वार्षिक चन्दा : बिना महसूल 10 रुपये, महसूल सहित 12 रुपये |

उत्तर प्रदेश विधान सभा

शुक्रवार, १८ फरवरी, १९५५

विधान सभा की बैठक सभा-मंडप, लखनऊ में ११ बजे दिन में अध्यक्ष, श्री आत्माराम गोविन्द खेर, की अध्यक्षता में आरम्भ हुई ।

उपस्थित सदस्यों की सूची (३३२)

अतहर हुसैन ख्वाजा, श्री
अनन्तस्वरूप सिंह, श्री
अब्दुल रऊफ खां, श्री
अमृतनाथ मिश्र, श्री
अवधशरण वर्मा, श्री
अवधेश चन्द्र सिंह, श्री
अशरफ अली खां, श्री
आशालता व्यास, श्रीमती
इरतजा हुसैन, श्री
इसरारुल हक, श्री
उदयभान सिंह, श्री
उमाशंकर, श्री
उमाशंकर तिवारी, श्री
उमाशंकर मिश्र, श्री
उम्मेदसिंह, श्री
कन्हैयालाल वाल्मीकि, श्री
कमलासिंह, श्री
कमाल अहमद रिजवी, श्री
करन सिंह, श्री
कल्याणचन्द मोहिले उपनाम छुन्नन गुरू, श्री
कल्याण राय, श्री
कामता प्रसाद विद्यार्थी, श्री
कालीचरण टंडन, श्री
किन्दरलाल, श्री
किशनस्वरूप भटनागर, श्री
कुंवरकृष्ण वर्मा, श्री
कृष्ण चन्द्र शर्मा, श्री
कृष्णशरण आर्य, श्री
केवल सिंह, श्री
केशवगुप्त, श्री
केशवराम, श्री
कैलाशप्रकाश, श्री
खयालीराम, श्री
खुशीराम, श्री
खबसिंह, श्री
गंगाधर जाटव, श्री
गंगाधर मैठाणी, श्री
गंगाप्रसाद, श्री
गंगाप्रसाद सिंह, श्री
गजेंद्र सिंह, श्री
गज्जूराम, श्री
गणेशचन्द्र काछी, श्री
गणेशप्रसाद जायसवाल, श्री
गिरजारमण शुक्ल, श्री
गुप्तार सिंह, श्री
गुरुप्रसाद पांडेय, श्री
गुरुप्रसाद सिंह, श्री
गुलजार, श्री
गेंदासिंह, श्री
गोवर्धन तिवारी, श्री
घनश्याम दास, श्री
घासीराम जाटव, श्री
चतुर्भुज शर्मा, श्री
चन्द्रभानु गुप्त, श्री
चन्द्रभानुशरण सिंह, श्री
चन्द्रवती, श्रीमती
चन्द्रसिंह रावत, श्री
चन्द्रहास, श्री
चरणसिंह, श्री
चिरंजीलाल पालीवाल, श्री
चुन्नीलाल सागर, श्री
छेदालाल, श्री
छेदालाल चौधरी, श्री
जगतनारायण, श्री
जगदीश प्रसाद, श्री
जगनप्रसाद रावत, श्री

जगन्नाथ प्रसाद, श्री
जेगन्नाथबख्श दास, श्री
जगन्नाथ सिंह, श्री
जगपति सिंह, श्री
जगमोहनसिंह नेगी, श्री
जयपाल सिंह, श्री
जयराम वर्मा, श्री
जयेन्द्रसिंह विष्ट, श्री
जवाहरलाल, श्री
जुगलकिशोर, आचार्य
जोरावर वर्मा, श्री
ज्वालाप्रसाद सिन्हा, श्री
झारखंडे राय, श्री
टीकाराम, श्री
डल्लाराम, श्री
डालचन्द, श्री
तुलाराम, श्री
तुलाराम रावत, श्री
तेजप्रताप सिंह, श्री
तेजबहादुर, श्री
तेजासिंह, श्री
त्रिलोकीनाथ कौल, श्री
दयालदास भगत, श्री
दर्शनराम, श्री
दलबहादुर सिंह, श्री
दाऊदयाल खन्ना, श्री
दाताराम, श्री
दीपनारायण वर्मा, श्री
देवकीनन्दन विभव, श्री
देवदत्त मिश्र, श्री
देवदत्त शर्मा, श्री
देवनन्दन शुक्ल, श्री
देवमूर्ति राम, श्री
देवराम, श्री
देवेन्द्रप्रताप नारायण सिंह, श्री
द्वारकाप्रसाद मित्तल, श्री
द्वारका प्रसाद मौर्य, श्री
धर्मसिंह, श्री
नत्थू सिंह, श्री
नन्दकुमार देव वाशिष्ठ, श्री
नरदेव शास्त्री, श्री
नरेन्द्र सिंह विष्ट, श्री
नरोत्तम सिंह, श्री
नवलकिशोर, श्री
नागेश्वर द्विवेदी, श्री
नाजिम अली, श्री
नारायण दत्त तिवारी, श्री
नारायणदास, श्री
नारायणदीन वाल्मीकि, श्री
नेकराम शर्मा, श्री
नेत्रपाल सिंह, श्री
नौरंगलाल, श्री
पद्मनाथ सिंह, श्री
परमानन्द सिन्हा, श्री
परमेश्वरी दयाल, श्री
पहलवान सिंह चौधरी, श्री
पातीराम, श्री
पुत्तूलाल, श्री
पुद्दनराम, श्री
पुलिनविहारी बनर्जी, श्री
प्रतिपाल सिंह, श्री
प्रभाकर शुक्ल, श्री
प्रभुदयाल, श्री
प्रेमकिशन खन्ना, श्री
फजलुल हक, श्री
फतेहसिंह राणा, श्री
फूलसिंह, श्री
बद्रीनारायण मिश्र, श्री
बनारसीदास, श्री
बलदेवसिंह, श्री
बलदेव सिंह आर्य, श्री
बलवीरसिंह, श्री
बलभद्रप्रसाद शुक्ल, श्री
बसन्तलाल, श्री
बाबूनन्दन, श्री
बाबूराम गुप्त, श्री
बाबूलाल कुसुमेश, श्री
बालेन्दुशाह, महाराजकुमार
बिशम्भर सिंह, श्री
बेचनराम, श्री
बेचनराम गुप्त, श्री
बेनीसिंह, श्री
बैजनाथ प्रसाद सिंह, श्री
ब्रह्मदत्त दीक्षित, श्री
भगवतीदीन तिवारी, श्री
भगवतीप्रसाद शुक्ल, श्री (प्रतापगढ़)
भगवती प्रसाद शुक्ल, श्री (बाराबंकी)
भगवानदीन वाल्मीकि, श्री
भीमसेन, श्री
भुवरजी, श्री
भूपाल सिंह खाती, श्री
भृगुनाथ चतुर्वेदी, श्री

भोलासिंह यादव, श्री
मकसूद आलम खां, श्री
मंगलाप्रसाद, श्री
मथुराप्रसाद पांडेय, श्री
मदनगोपाल वैद्य, श्री
मदन मोहन उपाध्याय, श्री
मन्नीलाल गुरुदेव, श्री
महमूद अली खां, श्री (सहारनपुर)
महाराजसिंह, श्री
महावीर प्रसाद श्रीवास्तव, श्री
महीलाल, श्री
मान्धाता सिंह, श्री
मिजाजीलाल, श्री
मिहरबान सिंह, श्री
मुजफ्फर हसन, श्री
मुरलीधर कुरील, श्री
मुश्ताक अली खां, श्री
मुहम्मद अदील अब्बासी, श्री
मुहम्मद अब्दुल लतीफ, श्री
मुहम्मद तकी हादी, श्री
मुहम्मद नसीर, श्री
मुहम्मद मंजूरुल नबी, श्री
मुहम्मद रऊफ जाफरी, श्री
मुहम्मद शाहिद फाखरी, श्री
मोहनलाल, श्री
मोहन सिंह, श्री
मोहन सिंह शाक्य, श्री
यमुनासिंह, श्री
यशोदादेवी, श्रीमती
रघुनाथ प्रसाद, श्री
रघुराज सिंह, श्री
रघुवीर सिंह, श्री
रणंजयसिंह, श्री
रतनलाल जैन, श्री
रमानाथ खैरा, श्री
रमेशचन्द्र शर्मा, श्री
रमेश वर्मा, श्री
राजकिशोर राव, श्री
राजकुमार शर्मा, श्री
राजनारायण, श्री
राजनारायण सिंह, श्री
राजवंशी, श्री
राजाराम, श्री
राजाराम किसान, श्री
राजाराम मिश्र, श्री
राजेन्द्र दत्त, श्री
राधाकृष्ण अग्रवाल, श्री
रामअधार तिवारी, श्री
रामअधीन सिंह यादव, श्री
रामअनन्त पांडेय, श्री
रामकिंकर, श्री
रामकुमार शास्त्री, श्री
रामकृष्ण जैसवार, श्री
रामगुलाम सिंह, श्री
रामचन्द्र विकल, श्री
रामचरणलाल गंगवार, श्री
रामजीलाल सहायक, श्री
रामजी सहाय, श्री
रामदास आर्य, श्री
रामदास रविदास, श्री
रामदुलारे मिश्र, श्री
रामनरेश शुक्ल, श्री
रामनारायण त्रिपाठी, श्री
रामप्रसाद, श्री
रामप्रसाद देशमुख, श्री
रामप्रसाद नौटियाल, श्री
रामबली मिश्र, श्री
रामभजन, श्री
रामरतन प्रसाद, श्री
रामराज शुक्ल, श्री
रामलखन, श्री
रामलखन मिश्र, श्री
रामलाल, श्री
रामशंकर द्विवेदी, श्री
रामशंकर रविवासी, श्री
रामसनेही भारतीय, श्री
रामसहाय शर्मा, श्री
रामसुन्दर पांडेय, श्री
रामसुभग वर्मा, श्री
रामसुमेर, श्री
रामस्वरूप, श्री
रामस्वरूप गुप्त, श्री
रामस्वरूप भारतीय, श्री
रामस्वरूप मिश्र विशारद, श्री
रामहरख यादव, श्री
रामहेत सिंह, श्री
रामेश्वर प्रसाद, श्री
रामेश्वर लाल, श्री
लक्ष्मणदत्त भट्ट, श्री
लक्ष्मणराव कदम, श्री
लक्ष्मीदेवी, श्रीमती
लक्ष्मीरमण आचार्य, श्री

उत्तर प्रदेश विधान सभा

लालबहादुर सिंह कश्यप, श्री
लुत्फअली खां, श्री
लेखराजसिंह, श्री
वंशनारायण सिंह, श्री
वंशीदास धनगर, श्री
वंशीधर मिश्र, श्री
वशिष्ठनारायण शर्मा, श्री
वसी नकवी, श्री
विजयशंकर प्रसाद, श्री
विद्यावती राठौर, श्रीमती
विश्रामराय, श्री
विष्णुदयाल वर्मा, श्री
विष्णुशरण दुब्लिश, श्री
वीरसेन, श्री
वीरेंद्रनाथ मिश्र, श्री
वीरेन्द्रपति यादव, श्री
वीरेंद्र वर्मा, श्री
वीरेंद्रशाह, राजा
व्रजभूषण मिश्र, श्री
व्रजरानी मिश्र, श्रीमती
व्रजवासीलाल, श्री
व्रजविहारी मिश्र, श्री
व्रजविहारी मेहरोत्रा, श्री
शंकरलाल, श्री
शम्भूनाथ चतुर्वेदी, श्री
शांतिप्रपन्न शर्मा, श्री
शिवकुमार मिश्र, श्री
शिवकुमार शर्मा, श्री
शिवदानसिंह, श्री
शिवनारायण, श्री
शिवपूजन राय, श्री
शिवमंगल सिंह, श्री
शिवमंगल सिंह कपूर, श्री
शिवराजबली सिंह, श्री
शिवराम पांडेय, श्री
शिवराम राय, श्री
शिववक्षसिंह राठौर, श्री
शिववचनराव, श्री
शिवस्वरूप सिंह, श्री
शुगनचन्द, श्री
श्याममनोहर मिश्र, श्री
श्यामलाल, श्री
श्यामाचरण वाजपेयी शास्त्री, श्री
श्रीचन्द्र, श्री
श्रीनाथराम, श्री
श्रीनिवास, श्री
श्रीनिवास पंडित, श्री
श्रीपति सहाय, श्री
सईद जहां मखफी शेरवानी, श्रीमती
संग्राम सिंह, श्री
सच्चिदानन्दनाथ त्रिपाठी, श्री
सज्जनदेवी महनोत, श्रीमती
सत्यनारायण दत्त, श्री
सत्यसिंह राणा, श्री
सफिया अब्दुल वाजिद, श्रीमती
सम्पूर्णानन्द, डाक्टर
सालिगराम जायसवाल, श्री
सावित्रीदेवी, श्रीमती
सियाराम गंगवार, श्री
सीताराम, डाक्टर
सीताराम शुक्ल, श्री
सुखीराम भारतीय, श्री
सुन्दरदास, श्री दीवान
सुन्दरलाल, श्री
सुरुजूराम, श्री
सुरेंद्रदत्त वाजपेयी, श्री
सूर्य्यप्रसाद अवस्थी, श्री
सूर्य्यबली पांडेय, श्री
सेवाराम, श्री
हबीबुर्रहमान अंसारी, श्री
हबीबुर्रहमान आजमी, श्री
हबीबुर्रहमान खां हकीम, श्री
हरखयाल सिंह, श्री
हरगोविन्द पन्त, श्री
हरगोविन्द सिंह, श्री
हरदयाल सिंह पिपल, श्री
हरदेव सिंह, श्री
हरिप्रसाद, श्री
हरिश्चन्द्र अष्ठाना, श्री
हरिसिंह, श्री
हुकुम सिंह, श्री
हेमवतीनन्दन बहुगुणा, श्री

प्रश्नोत्तर

शुक्रवार, १८ फरवरी, १९५५

अल्प-सूचित तारांकित प्रश्न

अल्मोड़ा जिले के बेरीनाग शहर में पेय जल के लिए नल लगवाने की योजना

**१—श्री नरेन्द्रसिंह बिष्ट (जिला अल्मोड़ा)—क्या सरकार जिला अल्मोड़ा के बेरीनाग शहर में पेय पानी के लिये नल लगवाने की योजना को निकट भविष्य में कार्यान्वित करेगी ?

शिक्षा मंत्री (श्री हरगोविन्द सिंह)—जी हां। सरकार ने ऐसी योजना बनायी है पर उस योजना को कार्यान्वित करना अप्रैल, १९५७ से पहले संभव नहीं होगा।

**२—श्री नरेन्द्रसिंह बिष्ट—क्या सरकार को विदित है कि स्थानीय जनता द्वारा इस संबंध में कई प्रार्थना-पत्र सरकार के पास आये हैं, जिनमें उन्होंने श्रमदान व चन्दा करके जितनी धनराशि उन्हें देना अनिवार्य है उसे जमा करने का आश्वासन दिया है ?

श्री हरगोविन्द सिंह—सरकार को स्थानीय जनता की ओर से योजना का १।४ खर्च देने का आश्वासन दिलाया गया है। परन्तु जनता योजना का खर्च केवल २५,००० रु० समझती थी हालांकि वास्तव में योजना पर ८८,५०० रु० से कम खर्च न होगा।

श्री नरेन्द्रसिंह बिष्ट—क्या सरकार कृपया बतलायेगी कि यह योजना सन् १९५७ से पहले कार्यान्वित न हो सकने का क्या कारण है ?

श्री हरगोविन्द सिंह—इसका अभी सर्वे हुआ है और एस्टीमेट बनाया गया है कि ८८ हजार रुपया लगेगा। तो वह अगले साल शेड्यूल आफ न्यु डिमांड्स में रखा जायगा और जब रुपया हो जायगा तब यह योजना कार्यान्वित हो सकेगी।

श्री नरेन्द्र सिंह बिष्ट—क्या सरकार इसका कारण बतायेगी कि दो सर्वे रिपोर्टों में इतना भारी अन्तर क्यों है कि एक का एस्टीमेट तो २५,००० रुपये है और दूसरे का ८८,५०० रुपये है ?

श्री हरगोविन्द सिंह—२५ हजार का एस्टीमेट किसी सर्वे के आधार पर नहीं था। जब एल० एस० जी० के इंजीनियर ने सर्वे किया तो मालूम हुआ कि करीब चार मील पर एक नाला है जहां से पानी लाना होगा।

श्री नरेन्द्रसिंह बिष्ट—क्या सरकार कृपया सर्वे की रिपोर्ट सदन की मेज पर रखेगी ?

श्री हरगोविन्द सिंह—सर्वे की रिपोर्ट में तो कोई विशेष चीज नहीं है। जो एस्टीमेट बना है वही है कि इतना रुपया लगेगा।

श्री नारायण दत्त तिवारी (जिला नैनीताल)—क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि अप्रैल सन् १९५७ में इस पेय जल योजना के लिये कितना रुपया सरकार देगी ?

श्री हरगोविन्द सिंह—यदि योजना स्वीकार हो गयी तो जितने रुपये की जरूरत होगी वह सब सरकार देगी।

तारांकित प्रश्न

नैनीताल और गोरखपुर में हरिजन कल्याणार्थ औद्योगिक प्रशिक्षण शिविर खोलने की योजना

*१—श्री राम सुन्दर पाण्डेय (जिला आजमगढ़)—क्या शिक्षा मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि निकट भविष्य में नैनीताल और गोरखपुर में हरिजन कल्याण कार्यालय, उत्तर प्रदेश की ओर से औद्योगिक प्रशिक्षण शिविर खुलने वाले हैं ?

श्री हरगोविन्द सिंह—जी हां।

*२—श्री रामसुन्दर पाण्डेय—यदि हां, तो इन दो केंद्रों पर कितने-कितने छात्र रखे जायेंगे ?

श्री हरगोविन्द सिंह—प्रत्येक केंद्र में ७५ छात्र रखे जायेंगे।

श्री रामसुन्दर पांडेय—क्या शिक्षा मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि अब दोनों केंद्र कब खुलेंगे ?

श्री हरगोविन्द सिंह—इस वक्त इसकी फाइल फाइनेन्स डिपार्टमेंट में पेंडिंग है। जब वह वहां से आ जायगी तो ये केंद्र खोल दिये जायेंगे।

श्री रामसुन्दर पाण्डेय—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि नैनीताल और गोरखपुर में जो शिक्षा केंद्र खुलेंगे इनमें शिक्षा वही बख्शी तालाब की तरह की दी जायगी या और किसी तरह की होगी ?

श्री हरगोविन्द सिंह—जैसी शिक्षा बख्शी तालाब में दी जाती है उसी प्रकार की दी जायगी।

श्री रामसुन्दर पांडेय—क्या मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि इन दोनों केंद्रों में जो ७५–७५ विद्यार्थी रखे जाने वाले हैं तो प्रत्येक जिले से किस अनुपात में लोग लिये जायेंगे ?

श्री हरगोविन्द सिंह—वह प्रत्येक जिला तो नहीं कहा जा सकता, लेकिन हां, प्रांत भर के लोग रहेंगे।

श्री वीरेन्द्र वर्मा (जिला मुजफ्फरनगर)—क्या माननीय शिक्षा मंत्री बताने का कष्ट करेंगे कि जो छात्र लिये जायेंगे उनकी न्यूनतम योग्यता और आयु क्या होगी ?

श्री हरगोविन्द सिंह—हाई स्कूल ज्यादातर लिये जायेंगे।

श्री रामदास आर्य (जिला मुजफ्फरनगर)—क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि इन शिक्षा केंद्रों में सर्व प्रथम कौन-कौन उद्योग कार्य शुरू किये जायेंगे ?

श्री हरगोविन्द सिंह—सभी कार्य प्रथम से ही शुरू किये जायेंगे ?

श्री रामेश्वर लाल (जिला देवरिया)—क्या माननीय मंत्री जी कृपा कर बतलायेंगे कि गोरखपुर और नैनीताल के केंद्र में जो विद्यार्थी रहेंगे उन विद्यार्थियों को कुछ मासिक व्यय के लिये भी दिया जायगा ?

श्री हरगोविन्द सिंह—जी हां, उनको स्टाइपेंड भी दिया जायगा।

श्री गेंदा सिंह (जिला देवरिया)—क्या माननीय शिक्षा मंत्री जी बतलायेंगे कि इन दो केंद्रों के अलावा इस राज्य में कोई और भी केंद्र खुले हैं ? यदि हां, तो उनमें कितने विद्यार्थी इस वक्त शिक्षा पा रहे हैं ?

श्री हरगोविन्द सिंह—इस विभाग के अन्तर्गत एक बख्शी का तालाब है और दो और यह खुल रहे हैं।

श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा (जिला इलाहाबाद)—क्या माननीय मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि जो विद्यार्थी इन प्रशिक्षण केंद्रों में शिक्षा पायेंगे वह कितने दिनों का कोर्स होगा और कोर्स समाप्त होने के बाद क्या सरकार उनके लिये किसी उद्योग की ऐसी व्यवस्था करेगी जिस पर जा कर वह लग सकेंगे ?

श्री हरगोविन्द सिंह---हां, यह सोचा जा रहा है कि यह शिक्षा दो वर्ष की हो और उसके बाद जब वहां से विद्यार्थी निकलें तो इस बात का प्रयत्न किया जाय कि उनको कुछ सहायता दी जाय जिससे कि वह अपना जीवन आरम्भ कर सकें ?

श्री जोरावर वर्मा (जिला हमीरपुर)---क्या माननीय शिक्षा मंत्री जी बतायेंगे कि इन दो सेंटरों के अलावा प्रान्त में और भी कहीं सेंटर खोलने का विचार है ?

श्री हरगोविन्द सिंह---इस समय तो दो ही खुल रहे हैं। भविष्य में संभव है और भी खुलें।

श्री रामचन्द्र विकल (जिला बुलन्दशहर)---क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि नैनीताल और गोरखपुर में से प्रत्येक केंद्र पर सरकार का कितना व्यय इस शिक्षण कार्य पर होगा ?

श्री हरगोविन्द सिंह---इस वक्त पर दो लाख पचास हजार खर्च होगा। प्रति वर्ष कितना खर्च होगा इसकी सूचना इस समय नहीं है। अगर माननीय सदस्य चाहेंगे तो उनको बतला दी जायगी।

श्री रतनलाल जैन (जिला बिजनौर)---माननीय मंत्री जी कृपा करके बतलायेंगे कि इन शिक्षण केंद्रों में किस किस औद्योगिक कार्य का शिक्षण दिया जायगा ?

श्री हरगोविन्द सिंह---ओवरसियर्स कोर्स, रुड़की स्टैंडर्ड का, एलेक्ट्रीशियन-कम-वायरमैन एंड लाइन्समैन कोर्स, मोटर मैकेनिक और गोरखपुर में ट्यूबवेल फिटर्स, ऐलेक्ट्रिशियन और मोटर मैकेनिक।

श्री रामसुन्दर पाण्डेय---क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि इन शिविरों में हरिजन जाति के अतिरिक्त और भी जाति के विद्यार्थी रखे जायेंगे ?

श्री हरगोविन्द सिंह---ख्याल यह है कि इसी नीति को बरतना चाहिये कि हरिजन विद्यार्थियों के साथ कुछ और जाति के भी लोग रहें जैसा कि इस समय भी बख्शी के तालाब में है।

श्री राम चन्द्र विकल---क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि यह धनराशि जो अभी माननीय मंत्री जी ने बतायी इसमें से कुछ शिक्षार्थियों को वजीफा या सहायता के तौर पर दिया जायगा ?

श्री हरगोविन्द सिंह---वह सब इसमें शामिल है, यह मैंने बताया। उसमें से शिक्षार्थियों को वजीफा भी दिया जायगा।

*३---श्री रामसुन्दर पाण्डेय---[१८ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किया गया।]

पच्छिमी जिलों के कृषि फार्मों पर न्यूनतम वेतन अधिनियम लागू करने की मांग

*४---श्री महीलाल (जिला मुरादाबाद)---क्या श्रम मंत्री के पास कोई मांग आयी है कि न्यूनतम वेतन अधिनियम पच्छिमी जिलों के कृषि फार्मों पर भी लागू किया जाय ? यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही हो रही है ?

श्रम मंत्री (आचार्य जुगल किशोर)---जी नहीं, केवल जिला मुरादाबाद के संबंध में एक ऐसी मांग आई थी। इस राज्य के सुलतानपुर, प्रतापगढ़, आजमगढ़, बांदा, बाराबंकी, जौनपुर, रायबरेली, फैजाबाद, हमीरपुर, बलिया, गाजीपुर तथा जालौन जिलों के सब कृषि फार्मों तथा अलमोड़ा, गढ़वाल, टेहरी-गढ़वाल तथा नैनीताल जिलों को छोड़कर अन्य जिलों के ५० एकड़ अथवा उससे अधिक क्षेत्रफल वाले फार्मों में कार्य करने वाले श्रमिकों की न्यूनतम वेतन की दरें मिनिमम वेजेज ऐक्ट, १९४८ के अन्तर्गत निर्धारित की जा चुकी हैं।

श्री महीलाल--क्या माननीय मंत्री महोदय बतलाने की कृपा करेंगे कि उपर्युक्त १२ जिलों को छोड़कर जो कि प्रश्न के उत्तर में दिये गये हैं शेष जिलों पर यह अधिनियम कब से लागू किया गया ?

आचार्य जुगल किशोर--यह मार्च ३१ से लागू किया जायगा। इसका नोटिफिकेशन हो गया है, उसके तीन महीने के बाद यह लागू हो जायगा।

श्री महीलाल--क्या माननीय मंत्री महोदय बतलाने की कृपा करेंगे कि गजट के अतिरिक्त सरकार की ओर से इसके प्रचार हित कुछ और कार्य किया जायगा जिससे जनता को इसका पता लग जाय ?

आचार्य जुगल किशोर--मैं समझता हूं कि पब्लिकेशन गजट में हो गया है। ज्यादा मालूम नहीं है किन्तु और तरीके से करने की आवश्यकता नहीं है और होगी तो उसका नोटिफिकेशन किया जायगा।

श्री महीलाल--क्या माननीय मंत्री महोदय यह बतलाने की कृपा करेंगे कि इस अधिनियम को लागू करने के लिये सरकार की तरफ से देखरेख के लिये कुछ आफिसर नियुक्त किये गये हैं ?

आचार्य जुगल किशोर--इसके लिये उचित प्रबन्ध कर दिया जायगा। जब से इस तरह का अधिनियम लागू होगा तो सरकार उसके लिये कुछ प्रबन्ध करेगी।

श्री नारायण दत्त तिवारी--क्या सरकार का विचार इस न्यूनतम वेतन अधिनियम को नैनीताल जिले के तराई भाबर के बड़े-बड़े फार्मों पर भी लागू करने का है ?

आचार्य जुगल किशोर--अभी हाल ही में तो नहीं है किन्तु सन् १९५६ तक, ख्याल किया जाता है कि प्रान्त के सभी जिलों में जहां तक मुमकिन होगा यह लागू किया जायगा।

श्री रामनारायण त्रिपाठी--क्या माननीय श्रम मंत्री यह बतलाने का कष्ट करेंगे कि यह अधिनियम केवल ऐसे ही फार्मों पर लागू है जिन्होंने अपना फार्म रजिस्टर्ड करा लिया है या जिनके पास १५० एकड़ जमीन है ?

आचार्य जुगल किशोर--जहां तक ५० एकड़ के जितने फार्म हैं यह उन पर लागू होगा। इसके बारे में और विस्तार से बतलाने के लिये मैं नोटिस चाहता हूं।

श्री गेंदासिंह--क्या माननीय श्रम मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे कि राज्य के जिन जिलों में यह अधिनियम लागू नहीं है उनमें इसको लागू करने में क्या कठिनाई है ?

आचार्य जुगल किशोर--प्लानिंग कमीशन ने एक सिफारिश की थी कि जहां तक हो सके इस अधिनियम को अलग-अलग समयों पर सब स्थानों पर लागू किया जाय। अब कुछ जिलों में यह लागू किया गया है वहां पर हम देख लें कि क्या दिक्कत होती है उसके बाद दूसरे जिलों में लागू करने का सवाल पैदा होगा।

श्री नारायणदत्त तिवारी--क्या सरकार ने इस अधिनियम को इनफोर्स करने के लिये कोई इंसपेक्टोरेट या और कोई स्टाफ बढ़ाने की चेष्टा की है ?

श्री अध्यक्ष--इसका जवाब दिया जा चुका है।

*५-६--श्री गंगाधर शर्मा (जिला सीतापुर)--[१३ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किये गये।]

*७-९--राजा वीरेन्द्र शाह (जिला जालौन)--[११ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किये गये।]

बैकवर्ड क्लासेज कमीशन को राज्य सरकार की सिफारिशें

*१०—श्री नारायणदत्त तिवारी—क्या सरकार बतायेगी कि बैकवर्ड क्लासेज कमीशन के सम्मुख अपनी ओर से उसने क्या-क्या मुख्य सिफारिशें प्रस्तुत कीं ?

श्री हरगोविन्द सिंह—बैकवर्ड क्लासेज कमीशन को जो सूचना और सिफारिशें प्रदेशीय सरकार ने की हैं वे गोपनीय हैं। उस सूचना को बताना जनता के हित में ठीक न होगा।

श्री नारायण दत्त तिवारी—क्या माननीय मंत्री जी संक्षेप में उन कारणों पर प्रकाश डालेंगे जिनके कारण उन्होंने बैकवर्ड क्लासेज कमीशन की की गयी सिफारिशों को गोपनीय बताया है ?

श्री अध्यक्ष—मैं इसकी इजाजत नहीं देता। गोपनीय कहने के बाद तो खामोश ही रहना ठीक है।

श्री नारायण दत्त तिवारी—क्या माननीय मंत्री जी कोई इस प्रकार का आश्वासन दे सकते हैं कि किस स्टेज के आने पर उन सिफारिशों को प्रकाशित कर दिया जायगा ?

श्री हरगोविन्द सिंह—जब यह समझा जायगा कि उसके जानने से और प्रकाशित करने से जनता का हित होता है।

श्री नारायण दत्त तिवारी—क्या माननीय मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि यह जो सिफारिशें की गयीं वे लिख कर दिल्ली भेजी गयीं अथवा कमीशन के यहां आने पर प्रस्तुत की गयीं ?

श्री हरगोविन्द सिंह—उनकी क्वेश्चनरी आयी थी, उसके जवाब में लिखा गया था।

श्री वीरेन्द्र पति यादव (जिला मैनपुरी)—क्या माननीय मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि इन सुझावों और सिफारिशों के अतिरिक्त वह सूचना भी जो कमीशन ने प्रदेशीय सरकार से मांगी, क्या वह भी गोपनीय है ?

श्री हरगोविन्द सिंह—जी हां।

श्री गेंदा सिंह—क्या माननीय मंत्री जी को इस बात की जानकारी है कि बैकवर्ड क्लासेज कमीशन ने सरकार की उन सिफारिशों को गोपनीय नहीं रक्खा है ?

श्री हरगोविन्द सिंह—जी नहीं, इसकी जानकारी नहीं है।

*११-१२—श्री नारायणदत्त तिवारी—[१८ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किये गये।]

*१३—श्री झारखंडे राय (जिला आजमगढ़)—[४ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किया गया।]

*१४—श्री झारखंडे राय—[२५ फरवरी, १९५५ के लिये स्थगित किया गया।]

*१५—श्री झारखंडे राय—[४ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किया गया।]

सहजनवा कांड सम्बन्धी कार्य-स्थगन प्रस्ताव

श्री अध्यक्ष---एक काम रोको प्रस्ताव श्री नारायणदत्त तिवारी ने २-३ दिन पहले दिया था। उसके बारे में जो और भी एक पत्र द्वारा जानकारी उन्हें प्राप्त हुई उन्होंने उसे अलहदा से मेरे पास भेज दिया था। मैंने उसको पढ़ा और अब मैं नियम ६८ के अधीन उन्हें यह अनुमति देता हूं कि वह प्रस्ताव को उपस्थित करके सदन की अनुमति प्राप्त करने की प्रार्थना कर दें जिसमें सदन इसके ऊपर विचार करना चाहता है या नहीं, यह बात निश्चित हो जाय।

श्री नारायणदत्त तिवारी (जिला नैनीताल)---श्रीमन्, मैं आपकी आज्ञा से निम्नलिखित कामरोको प्रस्ताव प्रस्तुत करने की अनुमति सदन से मांगना चाहता हूं---

"इसी ११ फरवरी, सन् ५५ को गोरखपुर से १६ मील दूर सहजनवा नामक स्थान पर छात्रों एवं अध्यापकों पर पुलिस द्वारा चलाई गयी गोली तथा लाठी चार्ज, जिसके परिणामस्वरूप लगभग २ अध्यापक एवं ५० विद्यार्थी घायल हुये, से उत्पन्न विषम परिस्थिति पर विचार करने के लिये यह सदन आज अपना कार्य स्थगित करता है।"

श्रीमन्, अगर आप इजाजत दें तो मैं इस पर कुछ प्रकाश डाल दूं।

श्री अध्यक्ष---जी हां, थोड़े से शब्दों में आप अपील कर सकते हैं।

श्री नारायणदत्त तिवारी---श्रीमन्, ६ फरवरी को सहजनवां पुलिस थाने का सब-इन्सपेक्टर किसी महिला को गिरफ्तार करने के लिये और उस सम्बन्ध में जांच करने के लिये गांव में गया और उसने उस गांव की महिला से तथा औरों से भी पूछताछ की। वहां पर मुरारी इंटर कालेज का विद्यार्थी भी था और पूछताछ के सिलसिले में औरों के साथ साथ उसे भी बुरी तरह से पीटा गया। इसके बाद जब वह छात्र घायल हो गया तो वह गोरखपुर अस्पताल में गया, लेकिन वहां उसे भर्ती नहीं किया गया लेकिन बाद में उसका इलाज हुआ और थोड़ी सी उसकी हालत सुधरी, तब वह सहजनवां गया। कई विद्यार्थियों ने जब देखा कि वह बुरी तरह से घायल है तो विद्यार्थियों और अध्यापकों सभी में रोष हुआ और उन्होंने मांग की कि उस सब-इन्सपेक्टर को बदल दिया जाय। उसके बाद एक मीटिंग हुई और शान्तिपूर्ण जलूस निकला। जब जलूस थाने पर गया तो वहां विद्यार्थियों ने मांग की कि वह सब-इन्सपेक्टर हटाया जाय तो बजाय इसके कि वहां के अधिकारी कोई आश्वासन देते कि इस सम्बन्ध में कोई कार्यवाही हो रही है और वहां के एस० डी० एम०...

श्री अध्यक्ष---आप आरगूमेंट न दें केवल वाकयात पर प्रकाश डालें।

श्री नारायणदत्त तिवारी---जब जुलूस थाने पर पहुंचा तो गोली तो नहीं चलायी गयी लेकिन लाठी चार्ज हुआ जिसमें दो अध्यापक श्री हरिशंकर जी और श्री विद्यासागर शास्त्री तथा पचासों विद्यार्थी घायल हुए जिनमें बहुत से अस्पताल में भी गये और वहां जाकर अपनी मरहम पट्टी करायी। आम तौर पर होना यह चाहिये कि कोई भी काम हो...

श्री अध्यक्ष---आप तो विवाद कर रहे हैं कि क्या होना चाहिये। मैंने तो आपको इजाजत दी कि आप थोड़े शब्दों में वाकयात बयान करें और अनुमति के लिए प्रार्थना कर दें।

श्री नारायणदत्त तिवारी---तो आज वहां इस तरह की विषम परिस्थिति उत्पन्न हो गयी है और अध्यापकों तथा विद्यार्थियों में रोष फैला हुआ है जिसका

निराकरण करने के लिये तथा इस पर विवाद करने के लिये मैंने काम रोको प्रस्ताव पेश किया है। सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि उस जुलूस में अध्यापक भी शामिल थे और विद्यार्थियों का जुलूस बिलकुल शान्तिपूर्ण था। अध्यापकों के घायल होने से यह साबित होता है कि वहां की स्थिति कैसी है...

श्री अध्यक्ष—आप फिर विवाद कर रहे हैं।

श्री नारायणदत्त तिवारी—इसके महत्व को साबित करने के लिये मैं बात बतला रहा हूं।

श्री अध्यक्ष—(मुख्य मंत्री से उनके खड़े होने पर) क्या आपको इसकी अनुमति देने में आपत्ति है?

मुख्य मंत्री (डाक्टर सम्पूर्णानन्द)—जी हां, मुझे आपत्ति है। आपत्ति का बड़ा भारी कारण यह है कि जिस घटना का जिक्र अभी माननीय नारायणदत्त जी ने किया, मेरे पास जो उसकी सूचना है वह उससे बहुत सी बातों में बिल्कुल ही भिन्न है। मसलन मेरी सूचना तो यह है कि किसी अध्यापक या किसी विद्यार्थी को कोई चोट नहीं आयी, न कोई घायल हुआ, न कोई गोली चली, न कोई लाठी चार्ज हुआ। यदि आप कहें तो जो सूचना है वह मैं बतला दूं। मेरी सूचना यह है कि ६ तारीख से पहले कई शिकायतें इस प्रकार की की जा चुकी थीं कि कुछ लोग वहां लोगों के खेत काटते हैं। खेत काटने के सिलसिले में जांच करने के लिये सब-इन्सपेक्टर वहां गया और उसने कुछ लोगों को वहां खेत काटते देखा तो उनको मना किया। जो लोग खेत काट रहे थे उनमें मुरारी इन्टर कालेज का एक लड़का रामदुलारे यादव भी था। उस सब-इन्सपेक्टर से उसकी कुछ कहा सुनी हुई और कहा जाता है कि सब-इन्सपेक्टर ने उसको दो तीन चपतें लगायीं। यह कहा ही जाता है, इसका कोई पुष्ट प्रमाण नहीं है कि उसने चपतें लगायीं। उसी रोज शाम को शिकायत की गयी कि राम प्रसाद दुबे का खेत फिर कुछ लोग काट रहे थे, उसमें यह विद्यार्थी भी शामिल था। उसकी उस दुबे से कुछ मारपीट हुई और उसको कुछ चोट भी आयी। उस विद्यार्थी ने भी इस बात को माना है कि दुबे से उसकी मारपीट हुई। उसने कहा कि मुझसे उनसे मारपीट हुई और मैंने भी मारा था और उस मारपीट में मुझे भी चोट लगी और उसकी अस्पताल में जांच भी कराई गई। यह झगड़ा सहजनवां में हुआ और ८ तारीख को गोरखपुर जाकर प्राइवेट डाक्टर से जांच कराई और रिपोर्ट में लिखा है कि चोट आई। उसके बाद दस तारीख को ३ अध्यापकों के साथ लड़कों ने जलूस निकाला, हालांकि वहां के प्रिंसिपल ने लड़कों को समझाया कि यह गलत चीज है और अगर सचमुच मारपीट हुई है तो जांच उसकी हो जायगी। लेकिन उन अध्यापकों ने और लड़कों ने प्रिंसिपल की बात नहीं मानी और शाम को जुलूस निकाला। ११ तारीख को वह लोग जुलूस निकालने के बाद थाने में आये और वहां पर डिप्टी सुपरिंटेंडेंट पुलिस और सर्किल इंसपेक्टर मौजूद थे, उन्होंने समझाया कि यह गलत बात है, उसके बाद लड़के थाने में घुस गये, यह बात नहीं थी, वे केवल नारे ही लगा रहे थे। वहां पर लाठी गोली चलाने की कोई जरूरत ही नहीं थी। वहां सर्किल इंन्सपेक्टर और डिप्टी सुपरिंटेंडेंट पुलिस थे और उनके पीछे पुलिस वाले थे। उस वक्त यह कहा जाता है कि एक हेड कानिस्टेबिल अपनी बन्दूक भर रहा था और उस वक्त उसकी बन्दूक हवा में छूट गई, यह समझा जा सकता है कि चूंकि सामने अफसर खड़े थे इसलिये अफसरों पर गोली चलाने का इरादा तो उसका न होगा? और उस गोली से न किसी के चोट लगी, न जांच हुई और न कहीं दर्ज है कि किसी के चोट लगी। उसके बाद लड़के वहां से चले गए और इस तरह से किस्सा खत्म हो गया। बस इतनी ही वहां की घटना है। यहां इतना मैं और कह दूं कि जिस लड़के राम दुलारे के चोट लगी कही जाती

[डाक्टर सम्पूर्णानन्द]

है उसको सब-इन्सपेक्टर ने मारा या क्या हुआ, वह मामला अभी अदालत में है इसलिए अभी कुछ कहना ठीक नहीं है। दुबे का कहना था कि मैंने मारा था क्योंकि वह खेत में घुस आये थे। इतनी ही सूचना हमारे पास है, असली चीज बाद में तय हो सकती है।

एक चीज और कहना जरूरी है कि लड़कों की मांगों के बारे में जो कहा जाता है कि वहां के डाक्टर ने लड़कों को देखने से इन्कार कर दिया, और उनके दवा इलाज करने से इन्कार किया तो मांग पेश की गई कि डाक्टर को निकाल दिया जाय। उसकी जांच की गई, डाक्टर की रिपोर्ट हमारे पास है और हमारी सूचना के मुताबिक़ डाक्टर निर्दोष है। जब लड़के वहां गये तो डाक्टर ने उनको देखा, उसके बाद लड़कों ने डाक्टर से इन्जरी सर्टिफिकेट मांगा जिससे डाक्टर ने इन्कार कर दिया और कहा कि इसका कायदा यह है कि अगर कोई आदमी...

श्री अध्यक्ष--यह सब बताने की जरूरत नहीं है, अगर इस पर बहस होना स्वीकार हो गया, तब आप कह सकते हैं।

(एक क्षण के अनन्तर)

माननीय सदस्यों ने दोनों पक्ष के वक्तव्य सुन लिए, अब जिनकी अनुमति देने के पक्ष में राय हो वह कृपा करके अपने स्थान पर खड़े होकर अनुमति के लिए मुझे सूचना दे दें।

(केवल २२ सदस्य खड़े हुए।)

श्री अध्यक्ष--यह २२ की संख्या हुई और अनुमति के लिए ३६ की संख्या होना आवश्यक है और चूंकि यह संख्या पूरी नहीं होती इसलिये सदन की अनुमति इस पर विचार करने की नहीं है। इसलिये इस काम रोको प्रस्ताव पर विचार नहीं हो सकता।

मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट, १९३९ की धारा १३३ (३) के अनुसार वाहन विभाग की विज्ञप्तियां*

माल उपमंत्री (श्री चतुर्भुज शर्मा)--अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट, १९३९, की धारा १३३ (३) के अनुसार वाहन विभाग की विज्ञप्ति संख्या १९९०-टी०-एम०/३०--१२३९-टी-५२, दिनांक ३० दिसम्बर, १९५४ ई०, और संख्या २२०४-टी०-एम०-३०/१३७ (८) टी०--५२, दिनांक ७ जनवरी, १९५५ ई० तथा संख्या २४१३-टी० (एम०)-३०--१९५७/टी०-५४, दिनांक १४ दिसम्बर, १९५४ ई० को सदन की मेज पर रखता हूं।

श्री नारायण दत्त तिवारी (जिला नैनीताल)--श्रीमन्, जो मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट है उसमें आप देखेंगे कि कई बार रूल्स में उसके परिवर्तन किये गये हैं और ऐसे-ऐसे छोटे-छोटे परिवर्तन किये गये हैं। मैं तो प्रार्थना करूंगा सरकार से कि इन नियमों पर पूर्ण रूप से विचार करके एक बार जो परिवर्तन लाने हों ले आये जिससे बार-बार सदन का समय उस पर न जाय। आप इसके लिये कोई दिन मुकर्रर करेंगे ही लेकिन साथ ही मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट में यदि वे आमूल परिवर्तन करना चाहते हैं तो एक बार कर लें और उन पर एक साथ ही विवाद हो जाय।

---

* छापी नहीं गयीं।

श्री चतुर्भुज शर्मा—यह जो जरूरत पड़ी उतने परिवर्तन किये गये हैं। ऐक्ट बन जाने के बाद सारे रूल्स फिर एक साथ बनाये जायंगे।

*उत्तर प्रदेश पथ परिवहन सेवा (विकास) विधेयक, १९५५

श्री अध्यक्ष—अब परिवहन मंत्री के प्रस्ताव पर कि उत्तर प्रदेश पथ परिवहन सेवा (विकास) विधेयक, १९५५, पर विचार किया जाय तथा श्री मदन मोहन उपाध्याय के संशोधन पर कि यह सदन निश्चय करता है कि उत्तर प्रदेश पथ परिवहन सेवा (विकास) विधेयक, १९५५, को इस सदन द्वारा चुनी प्रवर समिति के पास भेजा जाय, विचार जारी रहेगा।

(श्री राजनारायण तथा श्री मुहम्मद शाहिद फाखरी के खड़े होने पर।)

श्री अध्यक्ष—श्री राजनारायण जी से मैंने कहा था लेकिन मुझसे श्री शाहिद फाखरी जी ने यह कहा कि मैं भी राजनारायण जी से प्रार्थना कर दूं कि राजनारायण जी मुझे बोलने दें। अगर आपकी इजाजत हो तो वह बोल सकते हैं। उनको कहीं बाहर जाना है।

श्री राजनारायण (जिला बनारस)—श्रीमन्, मुझे थोड़ी देर में सवा बजे की गाड़ी से जाना है। मगर निवेदन यह है कि कितने आक्षेप मुझ पर किये गये हैं उनका जवाब देना होगा उसमें डेढ़ घंटे लगेंगे।

श्री अध्यक्ष—आप उनको अपने पहिले भाषण देने की इजाजत देते हैं या नहीं?

श्री राजनारायण—वे ही बोल लें।

श्री द्वारका प्रसाद मौर्य (जिला जौनपुर)—दोनों में विरोध है तो दोनों को न बोलने दें और मुझको मौका दें।

श्री अध्यक्ष—मैं चाहता हूं कि सदन में शान्ति रहे और आपस में बातचीत न हो। (श्री सीताराम शुक्ल से) माननीय शुक्ल जी। आप कृपा करके बीच में न खड़े हों और अपने स्थान पर विराजमान हों जायं तो अच्छा है।

श्री मुहम्मद शाहिद फाखरी (जिला गोंडा)—आली जनाब स्पीकर साहब...

श्री ब्रजविहारी मिश्र (जिला आजमगढ़)—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं एक प्रार्थना करना चाहता हूं कि इस विधेयक पर बहुत से माननीय सदस्य बोलना चाहते हैं इसलिये समय निर्धारित कर दिया जाय ताकि सब को अवसर मिल सके।

श्री अध्यक्ष—इस वक्त मैं इसको आवश्यक नहीं समझता। थोड़ी देर के बाद ले लूंगा।

†श्री मुहम्मद शाहिद फाखरी—जनाब स्पीकर साहब, आज इस सदन के सामने सूबे का एक ऐसा अहम बिल पेश है कि इस पर इतनी बड़ी तादाद में लोग मुतास्सिर होने वाले हैं कि यह जमींदारी अबालीशन बिल के बाद अपना दूसरा नम्बर रखता है। यू० पी० के हर कोने पर जमींदारी अबालीशन से जितना असर पड़ा था

---

*१२ फरवरी, १९५५ की कार्यवाही में छपा है।

† वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री मुहम्मद शाहिद फाखरी]

उसी तरह का असर इस बिल से पड़ेगा। जो बिल आपके सामने उपस्थित किया गया है इसके पास होने के बाद बहुत से खान्दान और बहुत से परिवारों पर असर पड़ेगा। जिसके मुताल्लिक हम यह जरूर अर्ज करेंगे कि उसको नजरन्दाज कर देना हमारे इम्कान से बाहर है बल्कि उसके ऊपर हमको खासी तवज्जह करनी है। तरीकेकार को खत्म करके एक सिस्टम को खत्म करके एक नया तरीका अख्तियार किया उसका नतीजा क्या हुआ? हमको यह भी देखना है....

श्री राजनारायण--बीच में लोग इस तरह से बातचीत कर रहे हैं जिससे कुछ सुनाई नहीं पड़ता।

श्री अध्यक्ष--मैं समझता हूं कि यह सदन की प्रथा के विरुद्ध है कि कुछ माननीय सदस्य इतनी जोर से बातचीत कर रहे हैं कि जो भाषण हो रहे हैं वे सुनाई नहीं देते। उनकी बीच-बीच में आवाज सुनाई देती है। मैं चाहता हूं कि सदन में पूर्ण शान्ति रखना चाहिये।

श्री मुहम्मद शाहिद फाखरी--जनाबवाला, मैं यह अर्ज करूं कि एक सिस्टम के एबोलीशन को अर्ज करने के बाद जो स्थिति पैदा होती है उस पर भी हमें गौर करना चाहिये। जहां तक एबोलीशन का ताल्लुक है, एक सिस्टम को खत्म करने का ताल्लुक है वह तो ठीक है लेकिन कब्ल इसके कि हम किसी दूसरी स्कीम को, दूसरे आर्डिनेंस या कानून को निफाज करें तो जो लोग उस सिस्टम के खत्म करने से मुतास्सिर हों, या जिनके ऊपर असर हो उनको संभालने के लिये, उनके खाने पीने के लिये, उनकी आबादकारी के लिये, उनकी आमदनी को बाकी रखने के लिये हमने कोई दूसरा तरीकेकार अख्तियार किया है या नहीं, इस पर गौर करना न सिर्फ इस सदन का फर्ज है बल्कि इस केबिनेट का फर्ज भी है, उस हमारी मोअज्जिज केबिनेट का जिसे हमारी जानोमाल की हिफाजत के साथ-साथ हमारी रिज्क और हमारी रोटी का भी बन्दोबस्त करना है। जनाबवाला, ट्रान्सपोर्ट बिल जो एक आर्डिनेंस की सूरत में थोड़े महीनों के लिये हमारे सूबे में चला, बाद को शायद यह एक मुस्तकिल कानून की शक्ल अख्तियार करेगा, उस पर हमें इस नुक्तेनजर से विचार करना है कि जो भी मुस्तकिल या आराजी सामाजिक कानून बना था थोड़ी सी जल्दी करने के बाद वह कानून हमारी एक कानूनी अदालत से, वह स्कीम हमारी एक कानूनी अदालत से खत्म कर दी गई और समझा गया कि अब तक जो कुछ किया गया था वह गैर आयनी था और अब तक जो मोटर आपरेटर्स प्राइवेट मोटर चलाते थे उसमें कामयाब हुए और कामयाब होने के बाद जो कानूनी दिक्कत हमारे सामने आई उसको हल करने के लिये हमारी गवर्नमेंट ने यह अहम कदम उठाया है और यह बिल हमारे सामने लाई। जहां तक बहुत सी तिजारतों को, आमदनी के जरायों को नेशनलाइज करने का ताल्लुक है, अब जब कि वह गवर्नमेंट उन उसूलों की पाबन्द है, जिसको हाल ही में पंडित जवाहरलाल नेहरू की जबानी, या कांग्रेस प्रेसीडेंट की जबानी ऐलान किया गया कि हम सूबे के अन्दर, मुल्क के अन्दर इस स्कीम को चलायेंगे ताकि तमाम कारोबार कौमी मिल्कियत हो सकें। इस उसूल से मुझे भी इस नाते पूरा पूरा इत्तिफाक है कि मैं उसका एक छोटा सा हकीर जर्रा हूं जिस जमात का बनाया हुआ यह उसूल है। उसी रोशन में आज गवर्नमेंट भी इस उसूल के लिये पाबन्द है और उस उसूल को एडाप्ट करने के बाद गवर्नमेंट अपनी तमाम स्कीम्स को चलायेगी तो मैं उनसे इत्तिफाक करूंगा और चाहूंगा कि उसमें वह कामयाबी हासिल करे। लेकिन एक तकाजा यह है कि कब्ल इसके कि कोई स्कीम को कौमियाया जाय, उसे नेशनलाइजेशन के मातहत लिया जाय, हमारे लिये यह जरूरी है कि उसके तास्सुरात क्या होंगे उस पर पहले

ही ख्याल कर लें और जब तक हल न निकाल लें तब तक हम किसी चीज को कौमियाने का तरीका अख्तियार न करें।

अब तक जो स्कीम चल रही है जिसके मातहत प्राइवेट लारियां चल रही थीं उसके नताइज को देखना होगा जिसमें लाखों और हजारों लोग बेरोजगारी के शिकार होंगे और उनको सख्त तकलीफ़ों का सामना करना पड़ेगा। जरा गवर्नमेंट ने देर में तै किया कि पहले हम चलेंगे। पहले दूसरे को बसेज चलाने का मौका दिया गया और उन्होंने इन्तजाम भी कर लिया। अब गवर्नमेंट उनको पूरा मुआविजा भी नहीं दे सकी और उसने बहुत सी सड़कों पर अपनी लारियां चलने का बन्दोबस्त कर लिया। हालांकि एक चीज हम उम्मीद कर रहे थे कि जब लोगों से सड़कें ली जायंगी, मोटर चलाने वालों से लाइनें ले ली जायंगी तो उनके लिये आमदनी का दूसरा जरिया जरूर निकाला जायगा लेकिन अफसोस अमलन ऐसा न हो सका। फिर उसके बाद हमने एक बहुत बड़ा सरमाया लगा कर कुछ लाइनों पर मोटरें चलाईं जितनी कि गवर्नमेंट के बस में थीं। गवर्नमट ने तक़रीबन ४ करोड़ रुपये का सरमाया लगाया जिससे वह १२ लाख रुपये का मुनाफ़ा हासिल कर रही है। यह रुपया भी उन्हीं लोगों का है जिनकी बाज औकात प्राइवेट मोटरें चल रही हैं। तो अगर उनको मौका दिया गया होता तो वह इतने ही सरमाये से ५० लाख रुपया सालाना का मुनाफा हासिल कर सकते थे। इस बिल में जो लाया जा रहा है और जो आर्डिनेंस बन कर हमारे प्रदेश में फैलेगा इसमें मुआविजे की शकल भी रखी गई है और जो मुआवजा देने का आपने सिस्टम बनाया है तकरीबन वह उस कमेटी के खिलाफ जा रहा है जिसके कन्वीनर मिस्टर अम्बेदकर थे और जो १९५१ में बनी थी और जिसने तय किया था कि जो लाइन ली जाय उसका मुआवजा उसकी आमदनी, जिसे कि इन्कमटैक्स आफिसर तय करेगा, का दुहरा हिस्सा जरूर दिया जाय। यह जो सिस्टम तय किया गया था हम ग़ालिबन इस पर अमल नहीं कर सकेंगे और ऐसी सूरत में वह उन सिफारिशात के खिलाफ होगा जो उस कमेटी ने की थीं जो कि सारे हिन्दुस्तान के लिये बनाई गई थी। इसके अलावा इसको मियाने के सिलसिले में हम यह कर रहे हैं कि जिन लोगों को मोटर चलाना नहीं आता, उनको बेकार होते हुए भी लाइसेंस दिये जा रहे हैं। कुछ इदारे, कुछ इंस्टीटयूशन्स जिनको लाइसेंस देने के लिये मुकर्रर किया था ऐसे लोगों को लाइसेंस दिये जा रहे हैं। उनमें कुछ ठीक लोग भी हैं तो मैं जनाबवाला आपसे अर्ज करूंगा कि सोचिये कि उन पर क्या गुजरेगी कि जिन्होंने हाल ही में अपनी मोटर चलाई है और आपने एक महीने के बाद ही उनसे परमिट ले लिये। आपने जो परमिट दिये हैं उसके माने यह हैं कि हर तीन साल के बाद हर आदमी को लाइसेंस रिन्यू कराना पड़ता है। फर्ज कीजिये कि इन तीन साल के लिये हमने लाइसेंस तो रिन्यू कराया, हमारी मियाद सितम्बर में खत्म हो रही है और हम एक महीने पहले नोटिस पाते हैं कि तुम्हारी लाइन ले ली गई और तुम्हारा रिन्यूअल न होगा। तो एक महीने जो बाकी है उसका, उस पर ७५ रुपया परमिट के हिसाब से उसका मुआविजा दे दिया जायगा और उसकी लारी बन्द कर दी जायगी जिससे उसका खासा नुकसान होगा।

मैं यह भी अर्ज करूं, मेरी यह अर्ज और दरख्वास्त है अपने ट्रान्सपोर्ट मिनिस्टर साहब से कि जो लोग अब तक लारियां चला रहे हैं जब उनकी लाइनें गवर्नमेंट ले तो यह चीज आहिस्ता-आहिस्ता हो। उनको काफी वक्त दिया जाय, काफी टाइम दिया जाय कि जिसमें वह अपने लिये, अपनी जिन्दगी बसर करने के लिये कोई दूसरा जरिया अख्तियार कर लें। अगर आप दे सकें तो दे दें या कोई दूसरा तरीकेकार अख्तियार करें और जो उनके पास मोटर हो उसको देख कर काफी मुआवजा उनको दिया जाय ताकि वह आराम के साथ जिन्दगी बसर कर सकें। मैं यह अर्ज करूंगा कि जहां तक हमारा ताल्लुक है, गवर्नमेंट की उस मशीनरी का ताल्लुक है, जो जमींदारी एबालिशन के सिलसिले में मुआवजा दे रही है, उसका तजुर्बा यह है कि मुआवजा लेने वालों को कभी कभी इतनी तकलीफ़ उठानी पड़ती है कि वह

[श्री मुहम्मद शाहिद फाखरी]

मुआवजा छोड़कर चले जाते हैं। अगर यही तरीका यहां रहा तो शायद उनको सौ रुपया खर्च कर चुकने पर ही ७५ रुपया मुआवजा मिल सके। जिस तरह से मुआवजे के बारे में तंग किया जाता है उससे खतरा यह है कि मोटर वालों को भी मुआवजा लेने के वक्त यही दिक्कत पेश आयेगी और इससे एक बड़ी भारी तादाद में, जिसको कि हम लाखों की तादाद कह सकते हैं, ऐसे लोग होंगे कि जिन पर गवर्नमेंट के खिलाफ बुरा असर पड़ेगा और हम लोगों के खिलाफ जो रूल कर रहे हैं, यह एवान के अन्दर बैठ कर जो जनता के लिये कानून बनाते हैं उनके बारे में यह असर पड़ेगा। किये वहां बैठ कर हमारी तरफ से बेखबर हो जाते हैं और एक तरह की लूट खसोट मचा रखी है और यह एतराज करेंगे कि हमारी हर चीज ले लेते हैं और हमारे लिये कोई एक ऐसी चीजें नहीं पैदा करते कि अगर एक दिक्कत हमारी खत्म हुई, एक आसानी अगर हमारी खत्म हो गई तो दूसरी दिक्कत में हम न पड़ें। दूसरी तरफ इस कानून से लाखों पर असर पड़ने वाला है और जो आर्डिनेंस जारी हो रहा है, जो बिल की शक्ल में आपके सामने आया है, इसके अन्दर कोई तरीका नहीं रखा गया है कि उनको दिक्कत न हो और आइन्दा वह अपनी बसर अच्छी तरह से कर सकें।

जनाबवाला, जब कि मुल्क के अन्दर बेकारी बढ़ती जा रही है, हमारे सूबे के अन्दर खासी तादाद में लोग बेकार हैं तो हम उस वक्त लाखों आदमियों की रोजी छीनकर बेकारी के मैदान में लाकर खड़ा करें यह हमारे लिये बहैसियत एक कौम की खिदमत के कहां तक मुनासिब होगा? बहैसियत एक ऐसा दावा करने वाले के जिसने अवाम की बेहतरी का दावा किया है, जिसने अवाम के अन्दर रह कर उनकी खिदमत करके उनके नाम पर हुकूमत बनायी है। जाहिर है कि हम उनके दिलों को किस कदर आराम पहुंचा सकेंगे। यह एक सवाल है जो हमारे सामने है और हम समझते हैं कि इस सवाल के हल करने का कोई प्रावीजन इस बिल के अन्दर नहीं है। इस वक्त गवर्नमेंट की माली हालत ज्यादा अच्छी नहीं है तो जाहिर है कि इस नुक्तेनजर से भी हमको काम करना चाहिये कि जो अवाम का रुपया हमारे पास है उसको उठाकर झोंक देना नहीं है। और यह कानून जो आया है तो यह जरूर बनेगा ही। तो हमको गौर करके बनाना है ताकि वह दिक्कत जो अदालत के फैसले के बाद आयी है वह फिर दूसरी बार न आये और जो सरमाया गवर्नमेंट के पास है उसको थोड़ा थोड़ा करके लगायें। हम देखते हैं कि जहां जहां आप अपनी लारियां चलायें, जहां जहां जिस लाइन पर प्राइवेट लारियां आपने जब्त की हैं, हमारा तजुर्बा है आपने मुसाफिरों के लिये बहुत ज्यादा आराम का सामान नहीं किया। मुझे ऐसी लाइनें मालूम हैं जहां टोटल ९२ या ९३ लारियां चलती थीं लेकिन इस वक्त २३, २४ या २५ से ज्यादा नहीं चल रही हैं। जिससे मुसाफिरों को सख्त तकलीफ का सामना करना पड़ रहा है और मुझे मालूम है कि अगर एक बस छूट गई तो दूसरी बस के इन्तजार में दिन का दिन गंवाना पड़ा है और अगर रिजर्वेशन है तो ठीक है लेकिन अगर रिजर्वेशन नहीं है और गाड़ी में २५, या ३० आदमियों की तादाद है और ५०, ६० आदमी खड़े हैं तो उनके लिये और कोई दूसरा रास्ता नहीं है। आप लारियां कम चला सकते हैं और आगे चलायेंगे यह सही है क्योंकि आपके पास इतना सरमाया नहीं है, और न हम यह राय ही देंगे हर १०–१५ मिनट के बाद आप लारियां चलायें और कोसी सरमाया इस तरह से झोंक दिया जाय? बहुत महफूजी के साथ कदम उठाना चाहिये और एक लाइन को देख कर, उनकी जरूरत के हिसाब से जब आप लारियां चला लें तो फिर दूसरी लाइन लें और तीसरी लाइन लें ताकि सूबे के अन्दर अहम कीमतों पर जो प्राइवेट लारियां चल रही हैं वहां आप अपनी दो, चार लारियां चला देंगे तो अवाम को तकलीफ होगी और पोलिटिकल पार्टीज इससे फायदा उठायेंगी, इसलिये कि उन्हें दुःख पहुंचेगा, पब्लिक भी उन्हीं के साथ होगी और हमारे देश में सूबे के अन्दर

एक बड़ी आवाज के साथ एक खराब स्थिति पैदा हो जायगी जिसको रोकना तमाम देश के इन लोगों का फर्ज है जो तमाम पार्टीज की हैसियत से काम कर रहे हैं।

जनाबवाला में निहायत अदब के साथ अर्ज करूंगा जो मेरा एक हक़ीर सजेशन है या मश्विरा है। इस वक्त आर्डिनेंस की शक्ल में इस कानून को न लायें। आप गौर फरमायें, आप देखेंगे कि गवर्नमेंन्ट ने अक्सर जल्दबाजी की है और इस तरह से कानून बनाया है कि काफी गौर करने का मौका हमको नहीं मिला है और उसका यह नतीजा है कि जब यह कानून अदालत के अन्दर गया है और अदालत ने गौर किया है और कानूनी मुंशिग़ाफिया हुआ है तो उसका क्या हश्र हुआ, वह कानून रद्द कर दिया गया और हमारी उस जल्दी का खमियाजा हमको यानी अवाम को भुगतना पड़ा। दोबारा लाखों रुपया खर्च करके एक नया कानून एक नया आर्डिनेंस बनाना पड़ा। मेरी समझ में नहीं आता कि कौन सी ऐसी मुसीबत है कि अगर हम आज आर्डिनेंस पास नहीं कर रहे हैं तो दो चार दिन के अन्दर क्या नुकसान हो जायगा, ऐसी कोई जल्दी नहीं मालूम पड़ती है। तो जो अदालत का फैसला हो गया है उसकी पाबन्दी करते हुए, उसका ख्याल रखते हुए हम कानून बनावें, इसके लिये हमको एक कमेटी बनानी चाहिए, चाहे वह सेलेक्ट कमेटी हो या और कोई कमेटी हो जो कि इस बिल पर उसकी कानूनी हैसियत पर ग़ौर करे और दूसरी तरफ इस चीज को भी ध्यान में रखे कि जो लोग बेकार होंगे उनके लिये दूसरा जरिया हम क्या रखेंगे? इस तरह से अगर इस पर आप गौर करेंगे तो मेरे ख्याल में ज्यादा अच्छा होगा। इससे आपको उन लाखों अवाम की दुवायें भी मिलेंगी, और अगर आप ऐसा नहीं करेंगे तो वह दुखी होंगे और जो हमारे मुखालिफ हैं, पोलीटिकली, वह भी उनका इस्तेमाल करेंगे। आप देखेंगे कि जहां जहां बेकारी बढ़ी है, वहीं वहीं कम्यूनिज्म भी बढ़ा है। इसलिये आपको इस चीज पर गौर करना जरूरी है और मुझे यकीन है कि हमारी गवर्नमेंट इसका पूरा पूरा ख्याल रखेगी।

इसी के साथ आपने मुआवजा देने के सिलसिले में इसकी एक दफा में आगे चलकर....

श्री अध्यक्ष--करीब २० मिनट हो गये हैं। आपने १५ मिनट चाहे थे।

श्री मुहम्मद शाहिद फाखरी--मुझे ख्याल नहीं। मैं समझता था कि १० मिनट हुआ है।

श्री अध्यक्ष--२० मिनट हो चुके हैं।

श्री मुहम्मद शाहिद फाखरी--आप फरमा रहे हैं कि उपाध्याय जी ने यह सब चीजें कह दी हैं। तो अगर मुझे मालूम होता तो मैं इतना ही कह कर बैठ जाता कि अगर उपाध्याय जी ने कोई माकूल बात कही है और अपोजीशन की तरफ से कोई माकूल बात आयी है तो उसे भी मान लिया जाय। मैं इतना ही आखीर में अर्ज करता हूं कि और फिर बैठ जाऊंगा कि अगर आप यह बिल ला रहे हैं और उन चीजों पर गौर कर रहे हैं तो किसी मजीद मशविरे के बाद माकूल फैसला करें। जो बोर्ड आपने बनाया है वह तरीका अच्छा है। आपने तीन आदमी उसमें रखे हैं लेकिन उसके मुताल्लिक मेरी अर्ज है कि इस बोर्ड में शायद ट्रांसपोर्ट कमिश्नर होंगे, और एक और कमिश्नर होंगे और शायद एक सेक्रेटरी होंगे गवर्नमेंट के ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट के, मगर उसमें इस हाउस का भी एक नुमाइन्दा हो और मोटर चलाने वालों का भी नुमाइन्दा हो। अगर ऐसा आप उस बोर्ड को बनावें तो एक बड़ी खूबसूरती की चीज होगी। तीन चीजें और कहना चाहता था मगर कहूंगा तो देर हो जायगी लेकिन यह चीजें आपके सामने आ चुकी हैं जब कि इस बिल के ऊपर जनरल डिस्कशन हो रहा

[श्री मुहम्मद शाहिद फारूकी]

था,तो क्या मैं गवर्नमेंट से उम्मीद करूं कि जो मशविरा गवर्नमेंट को हासिल हुआ है उनकी बिना पर वह इसको मुल्तवी करके और सारी सूरतों पर गौर करने के बाद तब इस कानून को यहां लायेगी ? वैसे कोई आपका हाथ नहीं रोक सकता। हम आपके साथ हैं, जिस तरह आप हुक्म देंगे आपका साथ देंगे। लेकिन जल्दी में इस कानून को पास कर देने से फिर वैसी ही दिक्कत आ सकती है। तो मैं अब जल्दी में खत्म करता हूं और फिर यह अपील करूंगा कि जो कुछ मैंने अर्ज किया है वह निहायत नेकनीयती से अर्ज किया है। यह एक तरफ उन अवाम के नफे में, उनके हित में होगा और दूसरी तरफ गवर्नमेंट के नफे में, गवर्नमेंट के हित में है। लेकिन अगर आपने फिर जल्दी कर दी और फिर यह चैलेंज कर दिया गया और फिर अदालत में जाकर यह कानून खत्म कर दिया गया तो हमको फिर लाखों रुपया खर्च करके दूसरा कानून बनाना पड़ेगा। तो क्या मैं यह उम्मीद करूं कि हमारी गवर्नमेंट इस पर तवज्जह करेगी ? तवज्जह करने के बाद उस कमेटी का फार्मेशन किया जाय जिसके मुताल्लिक कि मैंने जिक्र किया और उस कमेटी के बनने के बाद उसमें बैठ कर ऐसा कानून बनाया जाय जिससे कि उन लाखों अवाम की दुआयें भी इस गवर्नमेंट को मिलें। इतना ही अर्ज करके मैं खत्म करदूं कि आप जाकर देखें कि उन लोगों की जिनकी जमींदारी ले ली गई है और मुआवजा आज तक नहीं मिला, उनकी क्या हालत हो गई है ? भीख मांगने तक की हालत आ गई है। तो अगर उनके बच्चों की तालीम नहीं हो पायेगी, ये जो लाखों मोटर चलाने वाले हैं उनके खानदान के लोगों के लिये हम कोई सामान नहीं कर सकेंगे, न बच्चों की तालीम का, न रोजी का, न बेकारी का इन्तजाम करेंगे, तो हमारे लिये, सूबे के लिये बहुत बदनामी की बात होगी। यह गालिबन सही बात नहीं होगी जिन उसूलों पर हम गवर्नमेंट चला रहे हैं।

*श्री राजनारायण--श्रीमन्, कल माननीय मदनमोहन उपाध्याय जी ने जो संशोधन पेश किया था सिलेक्ट कमेटी में भेजने का और उन्होंने जो तर्क प्रस्तुत किया था उस पर कांग्रेस दल के सदस्यों द्वारा हमारे ऊपर अनेक प्रकार के छींटे फेंके गये। श्रीमन्, आप उस समय बहुत समय तक उपस्थित नहीं थे। मुझे यह विश्वास है कि अगर आप वहां पर रहते तो आपकी आत्मा को भी करारी चोट पहुंची होती, क्योंकि इस सदन में हमने अक्सर देखा है।

श्री अध्यक्ष--आत्मा को चोट नहीं पहुंचती, वह सर्वव्यापी है।

श्री राजनारायण--श्रीमन्, हमने अक्सर देखा है कि जब कुछ अनर्गल बातें होती हैं तो आपको जरूर दिक्कत होती है और आपकी श्रीमुख वाणी उसी समय उसको रोकने के लिये प्रगट हो उठती है। कुछ समाचार-पत्रों में भी श्रीमन्, काफी प्रचार हुआ कि प्रजा सोशलिस्ट पार्टी के सदस्यों में खलबली हो गयी श्री मदनमोहन उपाध्याय के भाषण के सिलसिले में कम्पेंसेशन के क्लाज को लेकर। यद्यपि मैं यह पहले ही निवेदन कर दूं कि माननीय मदनमोहन उपाध्याय ने कम्पेंसेशन शब्द तो जरूर निकाला था, मगर उन्होंने फौरन रिहैबिलिटेशन ग्रांट की बात की। उन्होंने कहा कि हमारे कम्पेंसेशन का मतलब वह नहीं है जो कि कम्पेंसेशन का अर्थ लगाया जाता है। वह एक बहुत प्रचलित चालू शब्द है, निकल गया, लेकिन मैं रिहैबिलिटेशन ग्रांट की बात करता हूं। श्रीमन्, इस बात को माननीय मदनमोहन उपाध्याय ने तत्काल उसी समय कह दिया था। मैं समझता था कि उनकी बात के बाद जो सम्मानित सदस्य उठेंगे वह कम से कम रिहैबिलिटेशन ग्रांट की बात करेंगे। यदि वह उसको सुने होते तो हमारे उपर पुराने जमींदारी अबालीशन की बात को लेकर और इस बात को लेकर परस्पर विरोधी होने की बात नहीं कही जाती। श्रीमन्, "रिहैबिलिटेशन" किस को कहा जाता है ?

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

में माननीय रामनरेश शुक्ल से निवेदन करूंगा, क्योंकि वह आये थे और कहते थे कि मैं तुम्हारा भाषण सुनने के लिये आया हूं, ताकि कुछ सिद्धांत के मामलों में मस्तिष्क में सफाई हो।

श्री रामनरेश शुक्ल (जिला प्रतापगढ़)---हमारे नहीं, मदनमोहन जी के दिमाग की। हमारा तो साफ है।

श्री राजनारायण---इसलिये मैं श्रीमन्, साफ कह देना चाहता हूं कि अब तो अवश्य हमको ऐसा मालूम पड़ता है कि कुछ ब्लैकबोर्ड और चाक की यहां आवश्यकता होगी ताकि "नेशन" क्या है, "नैशनलाइजेशन" क्या है, "सरकारीकरण" क्या है, मैं पहले लिख दूं, और सम्मानित सदस्य उसको नोट कर लें।

श्री अध्यक्ष---उसके लिये इस सदन की एक संयुक्त असोसिएशन सदन के बाहर संगठित हो जाय तो अच्छा है।

श्री राजनारायण---तो श्रीमन्, रिहैबिलिटेट करने की बात उसी की है जिसके पास जीवन निर्वाह का कोई साधन नहो, और माननीय मदनमोहन उपाध्याय ने यही कहा था कि जिनके पास जीवन निर्वाह का कोई दूसरा जरिया न रह गया हो उनको रिहैबिलिटेट किया जाय और उनके रिहैबिलिटेशन के लिये ऐसी व्यवस्था की जाय ताकि उनके जीवन निर्वाह के लिए उनके बाल बच्चों की पढ़ाई लिखाई के लिए उनके रोगियों की दवा के लिए उनके रहने के मकान की कोई दिक्कत और परेशानी न हो। जमींदारी अबालीशन के संबंध में हमारे मित्र अगर कभी स्मरण करेंगे तो उनको याद होगा कि उस समय भी हमने रिहैबिलिटेट करने की बात कही थी। "कम्पेंसेशन" जब हम कहते हैं तो उसमें ऐसी ध्वनि निकलती है मानो जिसकी चीज हम चाहते हैं उसका कोई जन्म सिद्ध अधिकार है कि वह हम से ले ही। ऐसी बात हम नहीं कहते। हम तो कहते हैं कि अगर किसी के जीवन निर्वाह के साधन को लें तो उसको रिहैबिलिटेट करें। अगर उसके पास जीवन निर्वाह का साधन नहीं रह गया है, और ऐसे मोटर औपरेटर्स हो सकते हैं जिनके पास काफी सम्पत्ति है और दूसरे साधनों से जीवन निर्वाह करते हैं तो मैं यह कहूंगा कि उनको एक पैसा भी नहीं दिया जाय। हम उनको क्यों दें जब कि इतनी आर्थिक विषमता है और उसमें हमें तमाम लोगों के लिये कोई व्यवस्था और प्लानिंग करना है? तो जिसके पास जीवन निर्वाह के प्रचुर साधन हैं उनको देने की कोई बात नहीं हो सकती है। लेकिन माननीय सदस्य देखेंगे कि जब जमींदारी उन्मूलन के बाद जो जमींदार दस हजार तक मालगुजारी देते थे उनको फ्लैट रेट से आठ गुना मुआवजा दिये जाने की बात कही गई थी। हमने उस समय भी कहा था कि सरकार ऐसी बात क्यों करती है? जो छोटे जमींदार हैं, जिनके पास जीवन निर्वाह करने के लिये और कोई साधन नहीं है उनको रिहैबीलिटेट करने के लिये जितना सरकार देने की बात कहती है अगर जरूरत पड़े तो ज्यादा दें। लेकिन ऐसे बड़े बड़े जमींदारों को, जिनके पास दूसरे साधन हैं जिनका रुपया बैंकों में पड़ा हुआ है और जिनके पास मोटरें भी हैं, उनको अगर एक पैसा भी न दिया जाय तो उनका जीवन निर्वाह अच्छी तरह से हो सकता है और हो रहा है और अन्य लोगों से ९० प्रतिशत ज्यादा अच्छी तरह से हो रहा है।

मैं समझता हूं कि जहां तक कम्पेंसेशन की बात है माननीय राम नरेश जी और दूसरे अन्य सदस्य इस बात का हम पर लांछन न लगायें। क्योंकि हम तो कम्पेंसेशन के विरुद्ध हैं। हमने भारत के कांस्टीट्यूशन की रचना के समय कहा था श्री दामोदर स्वरूप सेठ ने भी कम्पेनसेशन का विरोध कांस्टीच्युएंट असेम्बली में किया था, और उस समय जो हमने पुस्तक छपवाई थी उसमें हमारा ५ हजार रुपया खर्च हुआ था और हमने इसकी एक-एक प्रति सब कांस्टीटुएंट असेम्बली के सदस्यों को दी थी यदि सम्मानित सदस्य उसको पढ़ें तो मालूम होता कि अगर सोशलिस्ट मैजोरिटी में होते तो किस तरह से संविधान की रचना की गयी होती और श्री दामोदर स्वरूप सेठ जो हमारे सदस्य कांस्टीटुएंट एसेम्बली में थे, उन्होंने कई बार विधान निर्मात्री समिति में चर्चा की थी कि इसको हटा दिया जाय।

[श्री राजनारायण]

आज इसकी चर्चा कांग्रेसी क्षेत्र में भी हो रही है। तो फिर यह कहा जाय कि सोशलिस्ट पार्टी पीछे जा रही है, यह कहां से आपको झलक मिल गई। उपाध्याय जी ने साफ कह दिया था कि आज विधेयक के मातहत आप हर मोटर आपरेटर को कम्पेंसेशन देंगे तो आपका आज का विधेयक प्रतिक्रिया वादी है, या हमारे उपाध्याय जी हैं जो रिहैबिलिटेशन की बात करते और वह भी जिनके पास साधन जीवन निर्वाह के नहीं है उनके लिये करते हैं हम समझते हैं कि इसकी काफी सफाई हो गई है और मैं अपने उन मित्रों से निवेदन करूंगा जो समाचारपत्रों में समाचार देते रहते हैं वह हमारे साथ न्याय करेंगे।

अब रह गयी हिसाब किताब की बात। अब हो सकता है कि रिहैबिलिटेशन के लिये उपाध्याय जी ने जो फिगर्स दिये हों वह ऊंचे मालूम होते हों इसीलिये उनका कहना है कि इसको सेलेक्ट कमेटी में भेज दिया जाय ताकि इस पर वहां अच्छी तरह से विचार हो सके कि किसको कितना दिया जाय। हमारी फ़िगर्स में कमी बेशी हो सकती है।

अब श्रीमन्, मैं आप से क्या बतलाऊं। जयप्रकाश नारायण, लोहिया जी और अन्य सभी नेताओं के नाम लिये गये और उन पर तरह-तरह के छींटे कसे गये कि उनके अलग अलग सोशलिज्म हैं। मैं जय प्रकाश नारायण, लोहिया जी, मार्क्स और महात्मा जी की बात लेकर सदन के सामने रखना चाहता हूं; गांधी जी ने कल्पना की "व्यवस्थित अराजकता" और अराजतका के माने सरकार विहीन सामाज, यह गांधी जी के शब्द थे, इनके क्या माने हैं? क्या इस समय ऐसे सदस्य हैं जो नेशन और सरकार में कोई फर्क ही नहीं मानते हों? अगर फर्क हो तो उनको खुद बताना चाहिये, हमारे ऊपर क्यों आक्षेप करते हैं? सरकारीकरण और राष्ट्रीयकरण में क्या फर्क है। किसको राष्ट्र कहते हैं, किसको राष्ट्रीयकरण कहते हैं.....

श्री हरिसिंह (जिला मेरठ)—मैं यह पूछना चाहता हूं कि आपने जो समाजवाद की व्याख्या आरम्भ करदी क्या यह संगतपूर्ण है?

श्री राजनारायण—श्रीमन्, सुनने में नहीं आया।

श्री अध्यक्ष—क्या आप सुनना चाहते हैं कि उन्होंने क्या कहा?

श्री राजनारायण—जी नहीं।

श्री अध्यक्ष:—(श्री हरि सिंह से) आप कृपा करके बैठ जायं, वह सुनना नहीं चाहते हैं।

श्री राजनारायण—श्रीमन्, मैं इसलिये निवेदन कर रहा हूं कि कल हमारे लिये यह कहा गया कि प्रजा सोशलिस्ट पार्टी तो बराबर राष्ट्रीयकरण की उपासक थी, अब क्या मदन मोहन जी को हो गया, क्यों यह पीछे जा रहे है जबकि कांग्रेस आगे आ रही है? कल माननीय रामनरेश जी बोले, माननीय शिवमंगल सिंह जी बोले, शिवनारायण जी बोले, रतनलाल जी बोले और एक स्वर में करीब करीब कल भाषण हुये कि ये राष्ट्रीयकरण के विरुद्ध क्यों हैं? तो अच्छी तरह से समझना चाहिये कि राष्ट्र के क्या माने होते हैं। राष्ट्र की जितनी भी परिभाषायें हुई हैं पीपुल को छोड़कर नहीं हुई हैं, यानी जनता जो एक देश की है वह राष्ट्र के अन्दर आती है। वही तो राष्ट्र है। और चाहे आप उसके पोलिटिकल डेफनीशन को देखें या डिक्शनरी के डेफनीशन को देखें तो नेशन की डेफीनीशन है "पीपुल इनहैबिटिंग दि सेम कंट्री आर अन्डर दि सेम गवर्नमेंट।" यह राष्ट्र की परिभाषा हर जगह मिलेगी जिसमें कि पीपुल का स्थान है। पीपुल को अलग करके कहीं राष्ट्र की कल्पना नहीं है। तो हमारा यह कहना है हमारे मित्र रामनरेश जी से कि उसको अच्छी तरह से समझें कि जनता में और सरकार में फर्क है। और जब मार्क्स ने कहा कि "दि स्टेट विल व्हिदर अवे" तो उसका मतलब यह नहीं था कि "दि पीपुल विल व्हिदर अवे"। केवल स्लोगन देने के लिये मैं नहीं कहता .....

श्री रामनरेश शुक्ल—उधर भी समझाते जाइये।

श्री राजनारायण—मैं सभी से कह रहा हूं। १८९५ में ऐंगिल्स ने कहा था कि 'व्हिदरिंग अवे आफ़ दि स्टेट।" तो इसके माने क्या है? "व्हिदरिंग अवे आफ दि स्टेट मीन्स व्हिदरिंग अवे आफ डेमोक्रेसी"। उन्होंने कहा था कि जो राज्यविहीन की हम बात कहते हैं तो पतझड़ की तरह राज्य सत्ता मुरझा कर गिर जायगी। जब ऐसा हो जायगा तो डेमोक्रेसी की कोई बात नहीं रह जायगी। तब रियल स्वराज्य होगा। बहुमत का शासन होगा। 'स्व' माने खुद। राजनारायण के स्व राजनारायण हैं न कि राजनारायण के स्व रामनरेश जी, जय प्रकाश जी या लोहिया जी हैं। यह सही है कि जय प्रकाश जी और लोहिया जी हमारे मान्य नेता हैं, हम उनकी नीति रीति में विश्वास करते हैं, हमारा उनसे मतभेद नहीं है मगर सिद्धांत की दृष्टि से अगर हम देखेंगे तो राजनारायण का स्व राजनारायण होगा न कि कोई दूसरा। इस कल्पना को माननीय रामनरेश जी सामने रखें तो उनको मालूम होगा कि इसीलिये गांधी जी ने व्यवस्थित अराजकता की बात की थी।

श्री राम नरेश शुक्ल—इसीलिये उपाध्याय जी का स्व उपाध्याय जी होगा और राजनारायण का स्व राजनारायण जी होगा।

श्री राजनारायण—श्रीमन्, इसमें हमको बड़ा आनन्द आता है। (हंसी)

श्री अध्यक्ष—यह ठीक है कि लेकिन इसको आप इतना व्यापक न कीजिये कि सोशलिज्म के ऊपर डिसकोर्स हो जाय।

श्री राजनारायण—इसीलिये मैं यह अर्ज कर रहा था कि अगर इन बातों को हम अपने दिमाग में साफ कर लेंगे तो यह बात अच्छी तरह से हमारी समझ में आजायगी कि राष्ट्रीयकरण उसको हरगिज-हरगिज नहीं कहा जा सकता जिसमें जनता का सम्पर्क न हो, जनता का प्रतिनिधित्व न हो, जनता का कंट्रोल न हो मैनेजमेंट उत्पादन और वितरण में। फिर हमसे कहा जाता है कि किसी कंट्री का उदाहरण दे दो। माननीय मदनमोहन जी ने कल अच्छी तरह से बता दिया था मार्शल टिटो का नाम लेकर कि यूगोस्लाविया में बाकायदा मोटो लिख दिया गया है कि स्टेटओनरशिप इज दि लोएस्ट फार्म आफ सोशलिज्म। वह तो खुद ही इस चीज का प्रचार कर रहा है। एक छोटा सा मुल्क है जो कि फ़ासिस्ट पंजे से सन् ४७ में आजाद हुआ। तब फिर हम से यह कहा जाता है कि आप किसी कंट्री का उदाहरण दे दो। मान लीजिये न भी किसी मुल्क में उदाहरण हो तब भी अगर हम किसी नयी जिन्दगी को लाने की बात कहते हैं तो क्या उसको स्वीकार नहीं करना चाहिये? इसलिये मेरा यह कहना है, श्रीमन्, कि कहीं भी जयप्रकाश जी में, कहीं भी लोहिया जी में, कहीं भी कृपलानी जी में, कहीं भी गांधी जी में, कहीं मार्क्स में, कहीं भी एंगिल्स में मतभेद नहीं है। मदनमोहन उपाध्याय जी ने जो यहां परिभाषा प्रस्तुत की उस परिभाषा के समर्थन में यह तमाम महान् विभूतियां खड़ी हैं। शायद उन्होंने सुना भी न हो, जयप्रकाश जी बनारस में आये थे और बराबर इसी पर उनका डेढ़ घंटे का भाषण हुआ कि जब मैं मार्क्सिस्ट था तब भी और आज भी स्टेटलेस सोसाइटी का समर्थक हूं। अगर हम सोसाइटी में गांधी जी की बात को मानते हैं तो उसमें हम को जरा भी शक नहीं रहना चाहिये कि सिंगिल यूनिट को सेल्फ सफीशेंट बनाना चाहिये। जब तक सिंगिल यूनिट सेल्फ सफीशेंट नहीं होगी और सरकार मोर दैन सेल्फ सफीशेंट हो जायगी, सरकार मजबूत हो जायगी तब तक सच्चा स्वराज्य नहीं होता। मैं मानता हूं कि उत्तर प्रदेश की सरकार अंग्रेजी जमाने की सरकार से बहुत प्रबल है। १९३६ में १२ करोड़ रुपये का बजट बनता था और इस साल बजट करीब ९० करोड़ का है। इतना धन अंग्रेजी जमाने में नहीं था। सरकार मजबूत है। सरकार के पास काफी पैसा है। मगर क्या इस बात को भी चैलेंज किया जा सकता है कि गरीबी बढ़ी है, बेकारी बढ़ी है, अराजकता बढ़ी है, बदअमनी बढ़ी है, लूट मार, खसोट, डाका बढ़ा है? फिर यह कह देना कि सारे मीन्स आफ प्रोडक्शन सरकार के हाथ में आ जायं तो जनता

[श्री राजनारायण]

का कल्याण हो जायगा तो ऐसी बात नहीं हुई न ? सरकार जनता के कल्याण का क्या काम करती है इसको भी माननीय मदन मोहन उपाध्याय ने अच्छी तरह से इस सदन में प्रस्तुत किया। उन्होंने कहा, श्रीमन्, कि अगर राष्ट्रीयकरण के उपर देखा जाय तो अगर एक नारा लगा करके कह दिया जाय कि राष्ट्रीयकरण हो रहा है इसलिये आंख मूंद करके सब समर्थन कर दें तो राष्ट्रीयकरण के मानी तो यह होते हैं कि वह राष्ट्रीयकरण सही मानी में, सच्चे रूप में नहीं है। सरकारीकरण ही हो, श्रीमन्, बहुत से हमारे सम्मानित सदस्यों ने कहा कि राष्ट्रीयकरण के मानी स्टेट कैपिटलिज्म के होते हैं ? बिलकुल गलत बात है। लेकिन अगर स्टेट कैपिटलिज्म भी हो और उससे जनता की गरीबी में बेकारी में, कमी न हो उनके विकास में अगर उन्नति नहीं है, तो आप समझ लीजिये कि उस राष्ट्रीयकरण के क्या मानी होंगे, उस सरकारीकरण के क्या मानी होंगे ? कुछ नहीं। मैंने पारसाल भी माननीय चरण सिंह जी की सेवा में जमींदारी अबालीशन बिल के समय में निवेदन किया था कि कोटेशन देते हुये कि चाहे जमींदार हों मालिक या सरकार स्वतः मालिक हो जाय, या कोई कार्पोरेशन हो जाय अगर किसान के टिनेंसी राइट्स और रिलेशन में फर्क नहीं पड़ता, उसके लगान में कमी नहीं पड़ती, उसकी मुसीबतों में कमी नहीं पड़ती तो उसके लिये कोई फर्क नहीं है। अब हमें यह बताया जाय कि जो स्टेट ओन्ड ट्रांस्पोर्ट हुआ जो रोडवेज का सरकारीकरण हुआ उसके संबंध में माननीय मदनमोहन उपाध्याय के किसी एक तर्क का भी जवाब हमारे विरोधी दल के सदस्यों की ओर से हुआ ? अब तो मैं अपने उन मित्रों से कहूंगा कि वह माननीय मदनमोहन उपाध्याय का नाम न लिया करें क्योंकि माननीय शाहिद फ़ाखरी ने माननीय मदनमोहन उपाध्याय की हर बात का समर्थन किया। मैं नहीं जानता कि जानकर समर्थन किया है या अनजान में, क्योंकि उनके दिमाग में कम्पेंसेशन की बात थी और कम्पेंसेशन की बात हमारे दिमाग में कतई नहीं है। हमने यह भी साफ कह दिया कि उन मोटर आपरेटर्स को रिहैबिलिटेशन ग्रांट भी एक पैसा नहीं देनी चाहिये जिनके पास जीवन निर्वाह के दूसरे साधन हैं। जैसे हमारे चौधरी साहब हैं अगर उनके पास और भी साधन हैं और कहीं वह मोटर आपरेटर हों तो उनको एक पैसा नहीं मिलना चाहिये। अगर राजनारायण के पास जीवन निर्वाह के दूसरे साधन हैं। और मोटर चलाते हों, तो उनको एक भी पैसा रिहैबिलिटेशन का नहीं मिलना चाहिये।

बहुत सी बातें श्रीमन्, कहीं गयीं कि दस गुना का विरोध क्यों किया, जमीदारों का विरोध किया, हमने उस पर काफी कह दिया।

अब हम इस बात पर आते हैं कि या तो सरकार यह साबित करे कि जो रोडवेज उसने ली है उससे सरकार के धन में वृद्धि हुई है या सरकार यह साबित करे कि उससे जनता के किराये में कमी हुई है या सरकार यह साबित करे कि इससे बेकारी में कमी हुई है या सरकार यह साबित करे कि इससे जन कल्याण बहुत हुआ है। इनमें से किसी बात का सरकार की तरफ से स्पष्टीकरण होना चाहिये। मैं अपने मित्रों से पूछूंगा कि माननीय उपाध्याय जी ने हिसाब लगाकर बताया था कि जिन रोड्स पर सरकार की १ बस चल रही हैं वहां पर पहले मोटर आपरेटर्स की ४ बसेज चलती थीं। उन्होंने यह हिसाब लगाकर बताया था कि जिस रोड पर टैक्स १ हजार लगता था अगर वही आज मोटर आपरेटर्स पर लगाया जाता तो आज सरकार को ९४ लाख रुपये की आमदनी होती और अगर इसमें वह २९ लाख रुपया निकाल दिया जाय तो सरकार को ६५ लाख रुपये की आमदनी होगी। मगर सरकार की तरफ से इसका कोई जवाब नहीं आया। अगर यह जो ६५ लाख रुपये का नुकसान हो रहा है अगर वही ६५ लाख रुपया जो रोडवेज के मोटर आपरेटर्स पर लगाकर सरकारी खजाने में आता तो आप यह बात मानेंगे कि अध्यापकों को हड़ताल करने की आवश्यकता न पड़ती। जो गरीब हरिजन विद्यार्थी या पिछड़ी हुई जाति के विद्यार्थी हैं उनकी फीस के लिये यहां पर रुदन न करना पड़ता। उस रुपये को हम उन कामों में खर्च कर सकते थे। मगर वह नहीं कर पाये। तो फिर किस किस मायने में यह सरकार यह कहती है कि हमने जो रोडवेज लिया उससे जनता

का उत्थान हुआ। किस मायने में वह उत्थान हुआ? अगर एक सदस्य भी इस प्रश्न पर कुछ कहते तो हम समझते कि उपाध्याय जी को जवाब दिया जा रहा है। केवल यह कह देना कि सोशलिस्टा पार्टी गलत कहती है और वह ऐसी है वैसी है इस प्रकार से कहना गलत बात है।

अब मैं यह कहना चाहता हूं कि माननीय रामनरेश शुक्ल जी ने अपने भाषण में जिकर किया कि राजनैतिक पीड़ितों से भी मोटर छीनी जायगी। इसकी भी उन्होंने चर्चा की। मुझे इस बात का संदेह है कि माननीय उपाध्याय जी ने अपने भाषण में राजनैतिक पीड़ितों का कहीं पर चर्चा किया था। मगर मैं आपसे यह कहना चाहता हूं कि राजनैतिक पीड़ितों से आज कांग्रेस पार्टी को इतना वियोग क्यों हो गया है। क्यों उसको इतनी नफरत हो गयी है? बराबर प्रजा सोशलिस्ट पार्टी की तरफ से पहले भी कहा गया था और आज भी वह कहती है कि राजनैतिक पीड़ितों की कोई क्लास क्रियेट न की जाय और उनका एक वर्ग न बनाया जाय। मैं डंके की चोट पर कहता हूं कि राजनैतिक पीड़ित की सरकारी भाषा के अन्दर हम भी हैं और इस कांग्रेस के राज्य में ६ वीं बार जेल हो आया हूं। मगर मैं एक पैसा भी नहीं चाहता हूं कि राजनैतिक पीड़ित होने के नाते हमारी सहायता की जाय क्योंकि हमारे पास साधन है। हम खा पी सकते हैं और मकान रहने के लिये ले सकते हैं; मगर क्या सरकार आज यह कह सकती है कि वह ऐसा करने के लिये तैयार न हो। अभी माननीय सम्पूर्णानन्द जी बनारस गये थे और उन्होंने वहां पर राजनैतिक पीड़ितों की लिस्ट बनाने की बात की। कांग्रेस कमेटी की तरफ से यह कहा गया कि अब जिस राजनीतिक पीड़ित ने सरकार से सहायता न पायी हो वह कांग्रेस कमेटी में आये और अपना वह नाम लिखाये ताकि कांग्रेस कमेटी की तरफ से उनको सहायता दिलाने का प्रयत्न किया जाय। यह सरकार की तरफ से हो रहा है; श्रीमन्, आप भी इन बातों को देख रहे हैं और आपकी दृष्टि में भी वह सरकारी परिपत्र आया होगा जिसमें यह कहा गया था कि बहुत से लोगों ने अनुचित ढंग से राजनैतिक पीड़ितों का सर्टीफिकेट लेकर तराई भाबर के इलाके में जमीन ले ली है, अब उनके हाथ से वह जमीन निकाली जाय। इसी सम्बन्ध में हमने उनसे पूंछा था कि वह कौन शख्स था जिसने उनको प्रमाणपत्र दिया था? तो मालूम हुआ कि कांग्रेस कमेटी के प्रेसीडेंट और सेक्रेटरी ने। भला कांग्रेस कमेटी के प्रेसीडेंट और सेक्रेटरी किसी को प्रमाणपत्र दें फिर जिलाधीश की क्या हिम्मत कि उनको गलत कह सके। फिर हमारे ऊपर यह लांछन नहीं लगाना चाहिये हम घबराते हैं क्योंकि आज राजनैतिक पीड़ितों की मोटरें छीनी जा रही हैं। हम ऐसी कोई बात नहीं कह रहे हैं, हमारे दिल में तनिक भी ऐसी कल्पना नहीं उठ सकती, यह तो सब के लिये है। इसलिये ऐसा मैं समझता हूं कि हमारे माननीय सम्मानित सरकारी दल के सदस्यों ने हमारे साथ न्याय नहीं किया। केवल हमारे ऊपर लांछन लगाने से काम नहीं चल सकता है। मैं सरकारी दल के सदस्यों से बार बार निवेदन करूंगा कि हमें यहां तीन वर्ष व्यतीत हो गये, यहां हमें अब इतना तो डेवलप (विकास) कर ही लेना चाहिये कि अनावश्यक ढंग से एक दूसरे पर लांछन न लगायें।

क्या अब भी यह बात किसी से छिपी है कि सन् ३४ से हमने एक समाजवादी समाज बनाने की बात कही थी और उस समय से हम विद कांग्रेस ही इस बात को कहते चले आये। आज वे सोशलिस्ट पेटर्न का नारा देकर लोगों को भुलावे में डालना चाहते हैं। उन्हें तो खुले दिल से इस बात को स्वीकार करना चाहिये था कि जिस बात को हम २० साल से कहते चले आये उसको आज वह मजबूर हो कर मान लेना चाहते हैं। यद्यपि यहां हम ऐसा नहीं कहना चाहते लेकिन बाहर हम यह मानते हैं कि उनका यह नारा केवल धोका देने के लिये है। लेकिन यहां अभी मैं यह मान लेता हूं कि उनका यह नारा सही हृदय से लगाया हुआ नारा है।

श्री अध्यक्ष---मेरा ख्याल है कि इस प्रकार के कहने से बजाय उदाहरण उपस्थित करना ज्यादा अच्छा होगा।

श्री राज नारायण---मैं इतना ही निवेदन करता हूं कि शिकायत करने के बजाय सोशलिस्ट पार्टी को ही इसका श्रेय उन्हें देना चाहिये कि उसके मूवमेंट के कारण ही आज

[श्री राजनारायण]

कांग्रेस पार्टी सोशलिज्म का नाम लेने के लिये बाध्य हुई, चाहे आज वह उसको सोशलिस्टिक पेटर्न ही नाम क्यों न देते हों। अध्यक्ष महोदय, आप जानते ही हैं कि गोल्ड और गोल्डिन में जो फर्क होता है वही सोशलिज्म और सोशलिस्टिक पेटर्न में फर्क है। उसका साफ मतलब यही है कि उस ढांचे पर समाजवाद का रंग अर्थात् कलई की गयी है। तो सरकारी पक्ष के सम्मानित सदस्यों से मेरा निवेदन यही है कि अगर वे हमें बैकवर्ड जाते देखें अथवा यह देखें कि हम अपने रास्ते से पीछे जा रहे हैं तो उनको हमें चेतावनी देनी चाहिये। लेकिन सही तरीके की चेतावनी तो हो। हो सकता है आदमी पहले भी कोई बात कहता हो या पार्टी कहती हो और आगे मस्तिष्क में परिवर्तन हो, हम उसमें सुधार करने को तैयार हैं लेकिन सही तौर पर बतायें तो ? क्या आज यह सही नहीं है कि यह रोडवेज का सरकारीकरण हुआ है ? अध्यक्ष महोदय, इसके लिये मैं आपको ही पंच बनाऊंगा.....

श्री अध्यक्ष--आप डैफिनिट बातें कहें, जो विधेयक आपके सामने है उस पर भाषण दें।

श्री राजनारायण--मेरे सरकारी पक्ष के मित्रों ने चर्चा की कि यात्रियों का कल्याण हुआ है। मैं माननीय उपाध्यक्ष जी के ही शब्दों को बता देना चाहता हूं कि यात्रियों की सुविधाओं के बारे में बराबर सरकार के पास लाखों शिकायतें आती रहती हैं, बराबर कहा जाता है कि हर स्थान पर पीने के पानी का इन्तजाम रहना चाहिये, वहां पर रेस्ट्रां का इंतजाम, रहना चाहिये ठहरने का इन्तजाम होना चाहिये, जिस स्थान पर शाम को सात साढ़े सात बजे बस चलती है अगर वह छूट जाय तो लोगों के सोने और बैठने का वहां पर इन्तजाम होना चाहिये। उनके पेशाबपाखाने का इंतजाम होना चाहिये। बसों की छतें टूटी हुई हैं, वे बरसात में चूती हैं, उनका इन्तजाम होना चाहिये। ड्राइवर और कंडक्टर रोते हैं और कहते हैं कि आप विरोधी पार्टी में हैं क्या हम उसी प्रकार से त्रिशंकु की तरह लटके रहेंगे। वे इतने दिनों से आप की सर्विस कर रहे हैं आप उनको परमानेंट क्यों नहीं करते हैं। अभी तक सरकार उनसे काम लेती आयी है लेकिन उनको परमानेन्ट क्यों नहीं करती है, क्यों इस तरफ ध्यान नहीं देती है ? क्या यह न्याय है ? तनख्वाह की बात श्रीमन्, यहां पर कही गयी कि जो प्राइवेट आपरेटर्स हैं वे काम ज्यादा लेते हैं, ड्राइवर्स को कुछ नहीं देते, क्लीनर्स को कुछ नहीं देते, कंडक्टर्स को कुछ नहीं देते। मुझे जाती तजुर्बा है, हमारे यहां बनारस में, बनारस से मिर्जापुर की तरफ सरकारी बसेज भी चलती हैं, और बनारस से मिर्जापुर की तरफ प्राइवेट बसेज भी चलती हैं, इसी तरह से बनारस से गाजीपुर की तरफ सरकारी बसेज भी चलती हैं और प्राइवेट आपरेटर्स की बसेज भी चलती हैं। हमने दोनों का निरीक्षण किया है और दोनों के ड्राइवर्स से बातें की हैं। आज जो प्राइवेट बस सर्विस में ड्राइवर का काम करते हैं, पहले वे वहां कोशिश करते हैं और जब वहां जगह नहीं पाते तब सरकारी सेवा में आते हैं। अब यह बात किसी से छिपी हुई नहीं है। क्योंकि यहां पर तो कोई ड्राइवर है जो बनारस से मिर्जापुर गया और वहां पर कोई ड्राइवर नहीं है। तो फिर उसी को दूसरी बस को ले कर आना पड़ता है। हमने जो यह तर्क दिया इससे कहीं यह ध्वनि न आनी चाहिये कि हम प्राइवेट आपरेटर्स की वकालत कर रहे हैं और हम नहीं चाहते हैं कि उनके ऊपर कोई अंकुश न हो, कोई नियंत्रण न हो, वर्तमान तरीका खत्म किया जाय और सरकार बसेज को अपने हाथ में लेकर न चलावे। हम तो मानते हैं कि सरकार बसेज को अपने हाथ में ले कर चलावे लेकिन कायदे से चलावे, अन्याय न करे। सरकारी पक्ष के सम्मानित सदस्यों ने कहा कि प्राइवेट बसेंज में ओवर लोडिंग हो जाती है। क्यों ओवर लोडिंग हो जाती है ? मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट है, उसमें कहीं प्रतिबन्ध है कि ओवर लोडिंग न होना चाहिये? क्यों नहीं सरकार अपने नियमों में तब्दीली करती? मैं तो आप से कहता हूं श्रीमन्, कि जनता के हित की बात की जाती है। जब कि प्राइवेट बसेज चलती थीं सरकारी बसेज नहीं चलती थीं, तो कल श्री मदन मोहन जी ने फीगर्स दिये थे, वे हमारे सम्मानित सदस्यों के सामने होने चाहिये। इसलिये मैं फिर कहता हूं कि पहले ६ पाई फी मील किराया था, उसके बाद ८ पाई फी मील हो गया, फिर ८ पाई से ७ १/२ पाई तक आ गया है लेकिन अभी तक ६ पाई पर नहीं आया।

तो जनता को किस माने में सुख है? यह हमको सरकार की तरफ से बतला दिया जाय। अब यह कहा गया कि हमारी बसेज ठीक टाइम पर खुलती हैं। मैं सदैव बसेज में सफर करता हूं लेकिन जैसा कि राइट टाइम बसेज के छूटने के लिये पब्लिश्ड है उस टाइम पर कभी भी बसेज नहीं मिलती हैं। मैं श्रीमन्, एक बात और बतला दूं कि जो सम्मानित सदस्य आजमगढ़ और बनारस के जिले में बसेज में सफर करते हैं वे जरा माइन्यूटली देखें तो उसमें एक आदेश लिखा है कि कंडक्टर सामान को उठा कर चढ़ावेगा और वही सामान को उतारेगा। मैं अभी परसों या चौथे दिन, तीन चार दिन के अन्दर ही बस से कानपुर गया तो उसमें तो अभी ज्यों का त्यों लिखा हुआ है मगर पूरब के इलाके में, बनारस के इलाके में उसे बिलकुल चाकू से काट दिया गया है। मैंने पूछा कि यह खुर्दरा क्यों है, मैं तो जानता ही था कि वहां पर क्या लिखा था लेकिन जब मैंने जानबूझ कर पूछा तो कंडक्टर ने बतलाया कि जब यह लिखा रहता था कि ऐसा आदेश कन्डेक्टर के लिये है तो लोग उसे परेशान करते थे और पीछे पड़ जाते थे। अगर किसी का सामान चोरी चला गया तो कोई कहता था कि कंडक्टर ने ही चोरी करवा दी है, कोई कहता था कि कंडक्टर ने ही चोरी कर ली है, तो इन सब परेशानियों से तथा जिम्मेदारी से बचने के लिये इसको रगड़ कर मिटा दिया गया है। वे खुरचन अभी भी वैसे ही हैं। तो यह पब्लिक के लिये क्या सहूलियत हुई? अब एक तर्क यह दिया गया था कि सरकार की ओर से जो बसेज चलती हैं उनमें हमने ज्यादा आदमियों को सर्विस में इंगेज किया। मगर कितने लोगों को आप ने सर्विस से हटाया? एक बस पर जहां वे ४ आदमियों को इंगेज करते थे वहां आज सरकार कहती है कि हम गाड़ी में ७ को जगह देते हैं, तो वह अगर ४ को भी देते थे तो १६ का हिसाब आता था और सरकार १६ की जगह अगर ७ को देती है तब भी ९ को सर्विस से अलग किया। तो किस तर्क को रख कर ऐसी बात कही जाती है कि जनहित में यह चल रहा है? सरकारी हित की बात हो तो वह भी मैं बता दूं कि कैसे सरकारी हित होता है। मैं सन् ५२ की बनारस की बात बताऊं। जब पिछला जनरल एलेक्शन आया तो जितनी भी रोडवेज की गाड़ियां थीं वह सब कांग्रेस दल के सदस्यों के नाम बुक थीं, हम कोशिश करते करते थक गये, परेशान हो गये कि भाई हम लोगों को भी गाड़ी दो क्योंकि उस जमाने में टैक्सी भी नहीं मिलती थीं, अगर उनके लिये जरूरत होती तो बराबर जिले में रोडवेज की गाड़ियां उपलब्ध थीं, मंत्रियों के टूर होते थे, माननीय सम्पूर्णानन्द जी की सेवा में बनारस रोडवेज की गाड़ी मौजूद थी, लेकिन हम लोगों को वह गाड़ियां नहीं मिल सकती थीं। इस तरह से सरकारी हित इनसे हो रहा है। इस से मालूम होता है कि जनकल्याण का ख्याल कतई नहीं है।

एक व्यवस्था है, मैं माननीय मंत्री जी की सेवा में विचारार्थ प्रस्तुत करता हूं। यह हो सकता है कि जब यह बिल सेलेक्ट कमेटी में जाय तो वहां सलाह मशविरे से इस में कुछ परिमार्जन तथा परिवर्द्धन हो सके। इस सदन के लिये यह शोभा नहीं देता कि दो दो बार और तीन तीन बार हाई कोर्ट या सुप्रीमकोर्ट यहां के कानून को अलट्रावायरस करार दे, इससे सदन का और हमारा अपमान होता है और हमारी इनटेलेकचुअल बैंकरेप्सी (बौद्धिक दिवालियापन) प्रकट होता है। यह सरकार के लिये भले ही शोभनीय हो हमारे लिये शोभनीय नहीं है। हम लोग इधर अल्पमत में हैं इसलिये इस चीज को मैं साफ कर देना चाहता हूं। (श्री शम्भूनाथ चतुर्वेदी के खड़े होने पर।) आप तो हमारे ऊपर कृपा करते हैं, हम आप को बाद में कहने का अवसर दे देंगे। फर्ज कीजिये कि कोई रोजगार हो, कपड़े का हो, सीमेंट का हो, तेल का हो, या खाद का हो चाहे कुछ भी हो, कोई एक प्लान्ट हो, सरकारी हो या किसी मोटर आपरेटर का इनडिविडुअल (व्यक्तिगत) हो, उसमें जितनी पूंजी लग रही हो, पूंजी पर सरकार कितना नफा देना चाहती है। अगर एक बस २० हजार की मिलती है, या जितना रुपया लगे और वह उस रुपये को बैंक में जमा कर दे तो दो ढाई, तीन या चार रुपये के हिसाब से उसको सूद मिल सकता है तो सरकार को निश्चय करना चाहिए कि कितना प्रतिशति मुनाफा देना उचित समझती है? और ऐसा समझ कर वह वास्तविक उत्थान की बात करती है। तो यह बात जनता के सामने जाय, चाहे वह सरकार हो या प्राइवेट आपरेटर हो, सरकार के ऐक्ट में यह गुन्जायश हो सकती है कि वह प्राइवेट आप-

[श्री राजनारायण]

रेटर के हाथ में सब बातें छोड़ दें। जो मुआवजे के देने की बात है उसको मैं क़तई पसन्द नहीं करता। मैं तो चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी इस सदन को अवगत करें कि १०० रुपये में १ रुपया या २ रुपया या जिस रोजगार में सरकार जो कुछ लगाना चाहती है या जितना पैसा मोटर आपरेटर्स को लगाना पड़ता है उस पर कितना प्राफिट सरकार देना चाहती है और उसके लिये कितना किराया होना चाहिये? उस किराये के लिये कितने यात्रियों की सीटें होनी चाहियें और कितना धन उसके प्राफिट से जनकल्याण में लगना चाहिये, कितना हम उनको मुनाफा दें और कितना जनकल्याण पर खर्च करें? इसकी कोई व्यवस्था आज तक सदन के सामने नहीं प्रस्तुत की गई। जो कार्पोरेशन की बात कही मदन मोहन जी ने उसके पीछे यही तर्क है। जो हम बराबर नेशनलाइजेशन और सोशलाइजेशन की बात कहते हैं तो उसमें हम चाहते हैं कि पीपुल्स इनीशियेटिव हो, जनता का पूरा पूरा बुनियादी सहयोग हो और उनका कंट्रोल हो। हम चाहते हैं कि इसमें जितना धन लगे उससे जितना मुनाफा हो जो समुचित रूप से उसको सरकार को मिलता है या दूसरे किसी को मिलता है तो उसके लिये सरकार कोई व्यवस्था कर दे कि इससे एक निश्चित रकम हो कि उससे ज्यादा जो आमदनी होगी उसको हम राष्ट्र के उत्थान में खर्च कर देंगे। हमने चीनी के सम्बन्ध में टैरिफ बोर्ड की रिपोर्ट पढ़ी है। उसमें साफ-साफ लिखा हुआ है कि १० परसेंट से ऊपर जितना धन मिलमालिकों को प्राफिट मिलता है उसमें २ रुपये १२ आने केन्द्रीय सरकार का टैक्स और १ रुपये १४ आने सूबाई सरकार टैक्स लगा कर और सब जोड़ कर यह टैरिफ बोर्ड ने तय किया है कि १ रुपये ५ आने मन गन्ने का दाम हो तो २१ रुपये कई आने मन चीनी का भाव होना चाहिये।

माल मन्त्री (श्री चरणसिंह)—मैं एक सवाल श्रीमन्, पूछना चाहता हूं कि माननीय राजनारायण जी अपना नक्शा तो बतला दें कि आप यह चाहते हैं। प्राइवेट सेक्टर हो या न हो, प्राइवेट सैक्टर न हो तो उसको मुआविजा दिया जाय या न दिया जाय और अगर दिया जाय तो कितना दिया जाय। आप तो न सीधे चलते हैं और न उलटे चलते हैं। यह सब आप बतलायें कि क्या किया जाय?

श्री राजनारायण—श्रीमन्, हमारी तबियत बड़ी खुश हुई माननीय मंत्री जी से और अब मैं समझता हूं कि वह माननीय मदन मोहन उपाध्याय जी के सेलेक्ट कमेटी के संशोधन को जरूर मान लेंगे। इसीलिये तो श्रीमन् मैं कहता हूं कि इसको सेलेक्ट कमेटी में जाने दिया जाय ताकि हम सारे आंकड़ों को मंगा कर दे सकें। मेरी असमर्थता क्या है? श्रीमन्, अगर माननीय मंत्री जी से फिगर मांगते हैं.....

श्री चरण सिंह—अब हमी आपको फिगर्स भी दें?

श्री राजनारायण—जी हां, ये फिगर्स हमारे पास तो हैं नहीं और आप के पास से आना चाहिये कि कितने यात्री सफर करते हैं, कितना टिकट से सेल होता है, कितना मुनाफा होता है? सरकार को कितना होता है इसका तो हमें आडिट रिपोर्ट से पता चल जाता है कि सरकार १.५ रुपये सरकार को प्रतिदिन का मुनाफा होता है प्रतिबस। तो सरकार का तो है और इस बात को सरकार मान ले हम उनके मत के तो नहीं हैं और अगर प्राइवेट ओनर्स को रखना चाहती है या नहीं अगर नहीं रखना चाहती है तो सरकारीकरण करना चाहती है क्या?

श्री चरणसिंह—तो आप क्या चाहते हैं? क्या सरकारीकरण होना चाहिये या नहीं होना चाहिये?

श्री राजनारायण—श्रीमन्, मार्क्स ने कहा था कि "Bourgeois Democratic Parliament is a talking shop."

तो मैं आप से निवेदन करना चाहता हूं कि इस जनतांत्रिक विधान में यह कबूतर की लड़ाई देखने वालों की सोसाइटी नहीं है, हम सुनें समझें और हम इस सभा में समझने के लिये बैठे हुये हैं। हम इसको अच्छे तरीके से समझें कि हम राष्ट्रीकरण करना चाहते हैं लेकिन 'ऐसो सोना छोड़िये जासों टूटे कान', जिससे कान ही फट जाय ऐसे सोने को रखकर क्या करेंगे ? ऐसे राष्ट्रीकरण को जो आप करना चाहते हैं उससे जनता का नुकसान ही होने वाला है। कानून बनाइये, अवश्य बनाइये, लेकिन कानून इन्सान के लिये है न कि इन्सान कानून के लिये। मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि नियम, उपनियम और कायदे मनुष्य के लिये हैं। आखिर नेशनलाइजेशन किसके लिये है। जनता के लिये है। मनुष्य के लिये है। अगर कोई ऐसा कांग्रेसी नेशनलाइजेशन का वह स्वरूप हो जिससे जनता के हाथ से सारी शक्ति छिन जाती हो और जनता पर आफत का पहाड़ टूट पड़ता हो तो उस नेशनलाइजेशन को जला देना चाहिये, हम ऐसे नेशनलाइजेशन के पक्ष में नहीं हैं। हम केवल वाग् युद्ध नहीं करना चाहते, न शब्द जाल बिछाना चाहते हैं। माननीय मंत्री जी को जरा धीरज से काम लेना चाहिये।

श्री चरणसिंह---मेरी गुस्ताखी माफ हो। आप क्या चाहते हैं इसे जरा बतलाइये ?

श्री राजनारायण---हम चाहते हैं कि रोडवेज ट्रान्सपोर्ट की ऐसी व्यवस्था हो जिससे जनता के ऊपर वर्तमान किराया कम से कम आधा हो जाय। हम ऐसी व्यवस्था चाहते हैं जिससे कि जो अतिरिक्त लाभ होता है, चाहे सरकार को या जिसे भी हो, उसे जनता ले ले और उस अतिरिक्त लाभ से जनकल्याण का काम हो।

एक सदस्य---डिटेल में बताइये।

श्री राजनारायण---यह सरकारी पक्ष का काम है। फुल डिटेल्स अपोजीशन नहीं देता। जब हमारी सरकार बनेगी तो हम फुल डिटेल्स देंगे। पीस दें, और चबाने के लिये भी आप को दे दें, यह हमारा काम नहीं है।

(सदन में आवाजें होने पर)

श्री अध्यक्ष---सावधान, शान्ति रखिये।

श्री राजनारायण---मैंने मोटी लाइन बतला दी। डिटेल्स का काम सरकार का है। जब हमारी सरकार होगी तब डिटेल्स बतलायेगी। हम तो इस समय मार्ग प्रदर्शन कर रहे हैं। उससे आप लाभ उठाइये। अगर सिलेक्ट कमेटी में भेजने का जो हमारा संशोधन है उसे मान लिया जाय तो जो कुछ आंकड़े आज हमें उपलब्ध नहीं हो रहे हैं, १० या १५ रोज का समय रख दिया जाय उस समय के अन्दर जो कुछ हमारी सामर्थ्य और शक्ति में होगा उसे हम सरकार की सेवा में उपस्थित कर देंगे। इसलिये मैं विनम्र निवेदन कर रहा हूं कि इसे सिलेक्ट कमेटी में भेजिये। सिलेक्ट कमेटी में भेजने की चीज तभी होती है जब सिद्धान्त के रूप में हम उसे स्वीकार कर लेते हैं और सरकार के लोग इस बात को भी तीन साल की ट्रेनिंग के बाद न समझें तो इसमें हमारा क्या कसूर है ? अगर इन टोटो अपोज (पूर्णतः विरोध) करना होता तो संशोधन नहीं रक्खा जाता और फिर उस समय यह कहते कि यह बिल जनतंत्र के बिलकुल खिलाफ है, जनता के हित के खिलाफ है। लेकिन हम यह नहीं कह रहे हैं। हम यह कह रहे हैं कि सिलेक्ट कमेटी में इसे जाने दीजिये और जहां तक हमसे मुमकिन होगा हम जनकल्याण की बातों को समावेश करने की कोशिश करेंगे लेकिन आज हम असमर्थ हैं कि जिस रूप में यह बिल आया है उसको सम्पूर्ण रूप से हृदयांगम कर लें। मैं सदन का अधिक समय नहीं लेना चाहता लेकिन आप के द्वारा स्पष्ट रूप से सरकारी सदस्यों से कहना चाहता हूं कि वे किसी दूसरे पक्ष को गलती में रखने की नापाक कोशिश न करें।

श्री चरणसिंह---नेशनेलाइजेशन कैसे हो यह तो आप तभी बतलायेंगे जब आप की सरकार बनेगी लेकिन कम्पेनसेशन या रिहैबिलिटेशन दिया जाय या न दिया जाय और अगर हो

[श्री चरणसिंह]

तो कितना हो इस पर कुछ रोशनी आप डालेंगे, या तभी इसे भी बतलायेंगे जब आप की सरकार आयेगी ?

श्री राजनारायण—श्रीमन्, मुझे क्षमा करेंगे। मैंने पहले ही कह दिया और बिलकुल निवेदन के रूप में कह दिया था कि रिहैबिलिटेशन कितना मिलना चाहिये, यह तो फीगर्स में कैलकुलेशन का सवाल है। हो सकता है कि माननीय उपाध्यक्ष जी कुछ ऊंचे फीगर्स कहते हों और दूसरा कुछ नीचे फीगर्स कहता हो। हम अपनी कमजोरी को स्वीकार कर रहे हैं और किसी प्रकार का दावा नहीं कर रहे हैं। हम सिद्धांत की बात कहते हैं कि रिहैबिलिटेशन ग्रान्ट होनी चाहिये। पहले माननीय मंत्री जी इसे मानें तब उनके इस सवाल का औचित्य ठीक हो सकता है, जब माननीय मंत्री जी कम्पेनसेशन के क्लाज़ को निकाल कर रिहैबिलिटेशन के ग्रान्ट को मानें वर्ना इस तरह का प्रश्न फिजूल है। कितने मोटर आपरेटर्स के पास जीवन निर्वाह के दूसरे साधन हैं इसके आंकड़े इस वक्त मेरे पास नहीं हैं, मैं कैसे बतला दूं कि फलां को इतना दिया जाय और फलां को इतना, यह मेरी ताक़त के बाहर है। लेकिन जो ऐसे मोटर आपरेटर्स हैं जिनके पास दूसरे जीवन निर्वाह के साधन हैं, अन्न उपजाने के लिये जमीन है, उनको एक पैसा भी न दिया जाय। हम एक पैसा भी रिहैबिलिटेशन के लिये नहीं चाहते कि आप हमको दें। तो यह सिद्धांत जब तक न होगा तब तक मंत्री महोदय को.....

(कुछ आवाजें होने पर)

श्री अध्यक्ष—भाषण समाप्त होने दें। इससे कुछ परिणाम नहीं होता।

श्री चरणसिंह—सफाई तो होनी चाहिये।

श्री राजनारायण—हम यह चाहते हैं कि सच्चे माने में हर उद्योगधंधे का, हर उत्पादन के साधन का राष्ट्रीयकरण हो। राष्ट्रीयकरण और समाजीकरण में हमारे लिये कोई फर्क नहीं है। राष्ट्रीयकरण और सरकारीकरण में निश्चित फर्क है, फंडामेंटल फर्क है, बुनायादी फर्क है, मौलिक अन्तर है और वर्तमान सरकार की योजना सरकारीकरण की ओर ज्यादा है, राष्ट्रीयकरण की ओर कम। जिस योजना से जनता का हित न हो, उसकी गरीबी दूर न होती हो, उसकी बेकारी दूर न होती हो, जिस पर जनता का कंट्रोल न हो वह समाजीकरण, राष्ट्रीयकरण के रूप में नहीं मानी जा सकती। हमारा बिल्कुल स्पष्ट मत है कि सोशलाइजेशन या राष्ट्रीयकरण के माने होंगे ओन्ड बाई दि सोसाइटी नाट बाई दि गवर्नमेंट। यह सोशलाइजेशन का सीधा-सादा मतलब समझ लीजिये। Socialisation means means of production, means of distribution, means of exchange, उत्पादन के साधन, वितरण के साधन और विनिमय के साधन, यह सब समाज के द्वारा, समाज के कंट्रोल में समाज के नियंत्रण में हों और समाज उसके मुनाफे पर अपना पूरा हक समझे। यह सारी बातें साफ़ कर दीं। अब इसके बावजूद भी कहा जाता है कि आप सोशलाइजेशन के माने क्या समझते हैं। सोशलाइजेशन के लिये ही मैंने यह अर्ज किया और शुरू शुरू में उन्होंने कहा था कारपोरेशन बनाइये.....

श्री अध्यक्ष—इसको रिपीट मत कीजिये।

श्री राजनारायण—मैं अब कारपोरेशन पर आ रहा हूं। अगर इसमें सरकार चाहती है कि जनता का कल्याण हो, अगर सरकार चाहती है कि हमारा भी उससे फायदा हो तो सरकार अपने भी प्रतिनिधि रखे, जनता के प्रतिनिधि भी रहें और जो व्यक्तिगत, निजी ढंग पर मोटर चलाने वाले लोग हैं उनके प्रतिनिधियों को रखे, सब की सम्मति से, सब की राय से कितना प्राफिट रखना चाहते हैं, किस तरह से कंट्रोल करना चाहते हैं, और उसका क्या शेयर जनता

के हाथ में रखना चाहते हैं यह सब तय करें ताकि जनता को कोई शिकायत न हो। यह बार-बार कहा जाता है, इसमें काफी तर्क है और गुन्जायश भी कि सरकार क्यों बिजनेस (व्यापारिक) मनोवृत्ति से यह सब काम नहीं करती ? अगर सरकार जनकल्याण के लिये यह काम करती है और बिजनेस के दृष्टिकोण से यह काम नहीं करती तो आप इससे स्वतः सहमत होंगे कि इसमें जन-कल्याण की बात होनी चाहिये। जनता की ग़रीबी दूर करने के लिये, जनता का किराया कम करने के रूप में इसमें कदम उठाना चाहिये, जो नहीं हुआ। लेकिन हमसे कहा जा रहा है कि वर्तमान ढंग पर जो ट्रान्सपोर्ट की स्कीम चल रही है उसका हम इन-टोटो समर्थन करें। हम इन-टोटो समर्थन नहीं कर सकते। हम संशोधन के साथ, परिवर्धन के साथ, परिमार्जन के साथ समर्थन कर सकते हैं और इसीलिये हम कहते हैं कि इसको सेलेक्ट कमेटी में भेज दीजिये। जो अब तक सरकारी पक्ष के सदस्यों ने हमारे बारे में बातें कही थीं हमने यथाशक्ति उनको सरकार को समझाया और उनका उत्तर देने की कोशिश की है किन्तु अब भी यदि किसी की समझ में कोई भ्रम रह गया हो या कोई बुद्धि-विभ्रमजन्य भ्रांति में विचरण करता हो तो मैं उनसे निवेदन करूंगा कि वह हमसे अलग मिल सकते हैं, हम से सजेशन ले सकते हैं, हम से सलाह मांग सकते हैं और इसीलिये तो हमारा यह प्रस्ताव है कि इसको सेलेक्ट कमेटी में भेज दिया जाय। सरकार क्यों विरोध करती है ? जब इतने दिन तक पहाड़ नहीं गिरा तो अगर १५ दिन और लग जायंगे तो कहां का पहाड़ टूट पड़ेगा ? आप इसका समय घटा कर एक हफ्ता कर दें और जल्द से जल्द उसकी रिपोर्ट मांग लें। वहां हमें जो सजेशन देने होंगे और जिस ढंग से हम चाहेंगे उन्हें वहां देंगे।

निर्माण उपमंत्री (श्री लक्ष्मीरमण आचार्य)---श्रीमन्, मैंने बहुत शान्ति से श्री मदनमोहन उपाध्याय जी का भाषण इस विधेयक को सेलेक्ट कमेटी में भेजने के सम्बन्ध में सुना। मैं प्रतीक्षा कर रहा था उनके दल के नेता माननीय राज नारायण जी के भाषण की, क्योंकि मैं यह ख्याल करता था कि शायद माननीय राजनारायण जी श्री मदनमोहन जी की बातों से सहमत न हो सकें। और मैं यदि दोनों ही के भाषणों को विश्लेषणात्मक दृष्टि से इस सदन के सामने रखूं तो कुछ चीजें स्पष्ट इस सदन के सामने अवश्य होंगी। श्री मदन मोहन जी को मैं एक बात के लिये अवश्य बधाई दूंगा और यह कहूंगा कि उन्होंने इस देश के वृद्ध बापू की बाणी को सुना और सम्भवतः उनके मस्तिष्क, उनके मन पर और उनकी भावनाओं पर उसका एक प्रभाव पड़ा और वह इस अर्थ में कि उनका ध्यान, हम जो प्रतिकर देते हैं, उस सिद्धान्त के शुद्ध होने के सम्बन्ध में और उस सिद्धांत के औचित्य के सम्बन्ध में आया और उन्होंने उसे स्वीकार किया। मैं बहुत स्पष्टरूप से इस सदन के सामने यह रखूंगा कि माननीय राजनारायण जी का आज का भाषण इस संबंध में श्री मदनमोहन उपाध्याय जी के भाषण के विपरीत है, वह चाहे स्वीकार करे या न करे। और मैं अपने दोनों ही मित्रों का इसके लिये आवाहन करूंगा कि यदि वह अपने भाषणों को इस विश्लेषणात्मक दृष्टि से देख लें तो इसी निष्कर्ष पर पहुंचेंगे कि निश्चय रूप से उन दोनों का भाषण एक दूसरे से विपरीत इस सम्बन्ध में है क्योंकि यदि माननीय मदनमोहन जी ने केवल रिहैबिलिटेशन ग्रान्ट के सम्बन्ध में चर्चा की होती तो वह भी फ्लैट रेट इस सदन के सामने न रखते और यह न कहते कि २०० के स्थान पर १ हजार मील के हिसाब से कम्पेन्सेशन दिया जाय। उन्होंने यह नहीं कहा कि रिहैबिलिटेशन ग्रान्ट केवल उनको दीजिये जिसको आवश्यकता हो.....

श्री राजनारायण---इसका मतलब ही यही होता है।

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य---आप मुझे क्षमा कीजिये। मुझे कह लेने दीजिये। यद्यपि आज श्री राजनारायण जी ने उसकी चर्चा दूसरे ढंग से की और श्री मदनमोहन उपाध्याय जी ने इस सम्बन्ध में जब कि लम्बी चर्चा की थी तो माननीय मंत्री चरणसिंह जी ने जब कि उनको यह ध्यान दिलाने की कोशिश की कि वे कम्पेन्सेशन के सम्बन्ध में चर्चा कर रहे हैं, तो उन्होंने उस चर्चा को बदल कर उसका नाम रिहैबिलिटेशन देने का प्रयास किया।

[श्री लक्ष्मीरमण आचार्य]

मैं उनसे श्रीमन्, आप के द्वारा बहुत स्पष्ट कहना चाहता हूं कि इस सम्बन्ध में वे संकोच न करें। यदि उन्होंने उसको कम्पेन्सेशन ग्रान्ट समझा है तो उन्होंने उचित समझा है यह कि किसी व्यक्ति की सम्पत्ति को जिसको जैसा उन्होंने कहा कि जेवर बेचकर उपार्जन किया, मकान गिरवी रख कर इकट्ठा किया है और जो उसकी जीविका का साधन बनी है, यदि उसको सरकार ले तो हमारे बापू ने कहा था कि उसका मूल्य देना चाहिये। अगर आज उन्होंने इस आवाज को सुना तो वे उसके बधाई के पात्र हैं और मैं उनको मुक्त हृदय से कहना चाहता हूं कि उन्होंने इस देश की सांस्कृतिक वाणी को सुना है, क्योंकि जिसकी चर्चा माननीय राजनारायण जी ने की वह तो इस देश की चर्चा नहीं है क्योंकि हम तो यह विचारते हैं कि जिस व्यक्ति ने सम्पत्ति का उपार्जन किया, जो उसकी जीविका का साधन बनी, उसको जब लें, तो उसको जीवित रहने के लिये उसी प्रकार से सम्पत्ति का और अपने घर की स्थिति बनाने के लिये हम उसको कुछ साधन दें, यह उचित है, न्याय संगत है, नैतिक और ऐसा है, जो कि हमारे जैसे प्रजातंत्र शासन प्रणाली के देश में प्रारम्भ किया जाना चाहिये, स्वीकार किया जाना चाहिये और निश्चित रूप से कार्य रूप में परिणित किया जाना चाहिये। मेरे दोनों ही मित्र एक दूसरी भूल में पड़ गये। मैं नहीं जानता हूं कि माननीय राजनारायण जी ने अपने भाषण के प्रारम्भ में उस भूल को अनुभव किया हो या न किया हो। माननीय मदन मोहन उपाध्याय जी ने अन्त तक अनुभव नहीं किया और वह यह कि उन्होंने तर्कों के द्वारा यह सिद्ध करने की कोशिश की और इस सदन के सामने यह मांग रखी कि यह राष्ट्रीयकरण नहीं किया जाना चाहिये। उन्होंने जाने या अनजाने, दोनों ने अपने तर्कों से इस सदन में यह कहा कि जो राष्ट्रीयकरण आप करते हैं वह मत करिये। माननीय मदनमोहन जी उपाध्याय ने तो अन्त तक यह कहा कि आप सरकारी बसें चलाइये लेकिन उसके साथ में प्राइवेट बस ओनर्स की बसें भी चलाइये। माननीय राजनारायण जी ने इस चीज को नहीं दोहराया लेकिन उन्होंने जो तर्क रखे उनको श्रीमन्, मुझे कहना नहीं चाहिये, दुर्भाग्यवश या सौभाग्यवश मेरी बुद्धि ने आज से कम से कम दस पन्द्रह वर्ष पूर्व इन्हीं तर्कों को समझने को, स्वीकार करने को या उत्तर देने की प्रथा को स्वीकार किया है, दोनों मित्र मुझे क्षमा करेंगे, इससे ज्यादा खोखले और तथ्यहीन तर्क मैंने अपने जीवन में कभी सुने नहीं।

श्री राजनारायण—सोशलिस्टिक पैटर्न तो सुन लिया ?

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य—सोशलिस्टिक पैटर्न का उत्तर मैं दे दूंगा। सोशलिस्टिक पैटर्न की बात नहीं करता मैं इस समय। वह समाजवादी हैं, केवल नाम लिखा लिया है और हम लोग प्रतिक्रियावादी हैं, बुर्जुआ हैं उनके शब्दों में और उनके बड़े भाइयों के शब्दों में कहा जाय तो पूंजीपति हैं। इसलिये हम क्या कहें ? यह हम जानते हैं कि आज या कल वह हमारी वाणी को सुन लेंगे और फिर बुर्जुआ नहीं कहेंगे। श्रीमन्, यह थोड़ा विषयान्तर हो गया।

मैं श्रीमन् से कह रहा था कि जो तर्क उन्होंने रखे वह नितान्त भ्रमात्मक और तथ्यहीन हैं। कृपा कर उनको सदन के सामने आ जाने दें और सदन को उस पर विचार कर लेने दें। तर्क यह है श्रीमन्, कि बहुत गाड़ियां चलती हैं, उनके स्थान पर कम गाड़ियां चलने लगीं, यानी उसका अर्थ यह कि बहुत लोगों को रोजी मिलती थी, उसके स्थान पर कम लोगों को रोजी मिलने लगी। नम्बर दो यह कि सरकार ने इससे मुनाफे का व्यापार नहीं किया। नम्बर तीन यह कि आपने बहुत से घरों को फूंक दिया। जहां तक पहले तर्क का सम्बन्ध है मैं कैसे अपने मित्र से कहूं श्रीमन्, कि बहुत गाड़ियों और कम गाड़ियों का प्रश्न ही नहीं आता। मेरे मित्र तो शायद सारी ही पुरानी बातों को भूल गये। उनको स्मरण नहीं कि जिस मेरठ, दिल्ली लाइन का जिक्र मदनमोहन जी ने किया कि ९१ गाड़ियां चलती थीं और अब १८ चल रही हैं, वहां वह शायद यह जानते नहीं कि प्राइवेट बस ओनर्स की बारी तीन या चार दिन में आया करती थी और उनको यह भी स्मरण नहीं रहा श्रीमन्, कि

उस जमाने में ट्रैफिक की जो दुर्दशा थी उसमें यात्री को कितना कष्ट होता था, यह सब वह भूल गये। आज उन्होंने १८ गाड़ियों और ९१ गाड़ियों का जिक्र किया और इसका उन्होंने जिक्र दूसरे ढंग से किया, मुझे उसे स्वीकार करना चाहिये। उन्होंने कहा कि १८ गाड़ियों पर कम आदमी नौकर हैं और ९१ गाड़ियों पर ज्यादा थे। मैं उनको चैलेंज के तौर पर कहता हूं श्रीमन्, कि कृपा कर के वे पुरानी संख्या को इकट्ठा कर लें और आज जो रोडवेज में कर्मचारी काम कर रहे हैं,उनकी संख्या को ले लें। उस दिन तो केवल रोजी मिलती थी उस आदमी को जो कि दस या पन्द्रह बसें एक लाइन पर रखता था और मुझे कहने दीजिये श्रीमन्, क्योंकि उन्होंने, मुझे वह शब्द कहने में जरा अच्छा नहीं लगता, ठेकेदारी ले रखी है इस देश में कम से कम यह कहने की कि वह गरीबों के हिमायती हैं, तो मुझे उनसे यह कहना है कि उस ९१ गाड़ियों में दस पन्द्रह गाड़ियां तो एक व्यक्ति की होती थीं और उन पर चलता था एक ड्राइवर, एक गाड़ी पर, और कभी कभी क्लीनर भी और एक एक ड्राइवर चार चार औरपांच पांच गाड़ियों पर भी चलता था। आज मेरे मित्र यह भूल रहे हैं कि इन १८ गाड़ियों पर ड्राइवरों की संख्या, जितनी पहले ९१ गाड़ियों पर थी उतनी ही है। इसके अलावा क्लीनर हैं, वर्कशाप का स्टाफ है, रोडवेज का अन्य स्टाफ है। तो मैं इसके मुताल्लिक केवल यह अपने मित्र से कहूंगा कि इस प्रकार की चर्चा कर के इस सदन के मूल्यवान समय को नष्ट न किया करें।

श्री मदनमोहन उपाध्याय (जिला अल्मोड़ा)—यह चैलेंज ऐक्सेप्ट करता हूं।

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य—अगर यह चैलेंज आप ऐक्सेप्ट करते हैं तो मुझे भी स्वीकार है। आप उस गणना को इकट्ठा कर लीजिये और इसको भी ले लीजिये। फिर इस सबको सदन के सामने रख दिया जाय जिससे स्पष्ट हो जाय। मैं एक स्थान की बात नहीं कहता, दूसरे स्थानों की भी संख्या इकट्ठा कर लीजिये। मैं कहता हूं कि रोड़वेज में जितने आदमी काम कर रहे हैं उतने ही आदमी क्या पहले भी काम करते थे या उससे कम पहले थे?

श्री मदनमोहन उपाध्याय—आप अभी बदल गये तो बाद में तो और भी बदल जायंगे।

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य—दूसरी चर्चा उन्होंने श्रीमन्, आमदनी की की। और उन्होंने कहा कि रोडवेज का व्यापार बहुत बड़ा व्यापार इस सरकार के लिये है। माननीय मदनमोहन उपाध्याय में, मुझे नहीं मालूम, कहां से यह कारोबारी प्रवृत्तियां जागीं, मेरी समझ में तो उनको ज्ञान नहीं, लेकिन उन्होंने सरकार से चुनौती के तौर पर कहा कि मैं इसीके अन्दर बहुत ज्यादा रुपया और कम से कम चौगुनी आमदनी इस सरकार को कर के दे सकता हूं। मैं श्रीमन्, इस सरकार की ओर से उनको धन्यवाद देता हूं और धन्यवाद पूर्वक उनकी सेवाओं को अस्वीकार करता हूं। और वह इसलिये कि मैं जानता हूं कि वह इससे चौगुनी नहीं अठगुनी आमदनी भी कर सकेंगे, लेकिन कर सकेंगे न जाने कितने यात्रियों के पसीने और खून पर एक महल बना कर।

श्री मदनमोहन उपाध्याय—ज्यादा सहूलियत दे कर।

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य—यह भी कह सकेंगे कि वह कुछ थोड़े से यात्रियों के सहूलियत की बात कह कर इस सदन को भुलावे में डालने का प्रयास करें, लेकिन वह भूलते हैं उस चित्र को जब कि इस प्रदेश में रोडवेज की प्रथा प्रारम्भ हुई। उस समय जो दुर्दशा इस प्रदेश में प्राइवेट बस ओनर्स ने कर रखी थी उसका चित्र वह शायद भूल जाते हैं। लेकिन नहीं, यह प्रश्न नहीं है श्रीमन्। प्रश्न तो यह है कि वह शायद इनकम और प्राफिट के भेद को भी छिपाने का प्रयास करते हैं। इनकम निश्चित रूप से आज रोडवेज की अधिक है, क्योंकि हम उस इनकम का बटवारा कर देते हैं, क्योंकि हम उससे अधिक आदमियों को फायदा पहुंचाने की कोशिश करते हैं, उसके कितने ही कर्मचारियों को तनख्वाह देते हैं और इसके

[श्री लक्ष्मीरमण आचार्य]

अतिरिक्त जैसा कि विधेयक की चौदहवीं धारा में है, हमने निश्चित रूप से एक दूसरी चीज के विकास का प्रयास इस प्रदेश में किया। मुझे नहीं मालूम मदनमोहन जी को ज्यादा ज्ञान हो, कहीं प्राइवेट बस ओनर्स की वर्कशाप मैंने नहीं देखी। मैंने यह भी नहीं देखा कि उन्होंने इसके लिये एक अलग कर्मचारियों के लिये विभाग खोल कर और बसेज में किस प्रकार की सुविधायें अधिक से अधिक यात्रियों को दे सकें उसका कोई प्रयास किया हो। मैंने यह भी नहीं देखा कि जैसी लग्जरी बसेज, या रूट बसेज या स्पेशल बसेज का प्रयास किया हो, जो आज होता है, उसकी चेष्टा प्राईवेट बस ओनर्स की ओर से की गयी हो। मैंने यह भी नहीं देखा कि कभी बसेज समय से चली हों, कभी यह निर्धारित किया गया हो कि इतने यात्री बैठेंगे, इसके अलावा नहीं। मैंने यह जरूर देखा कि बस चलने का समय कोई निर्धारित नहीं, बस किस समय कहां से चले यह निर्धारित नहीं। बस स्टेशन पर आकर दारोगाजी के सामने रुके यह उनका नियम अवश्य था। दारोगा जी का नाम केवल एक प्रसंगवश ले दिया, वरना दारोगा ही नहीं और न मालूम कितने दारोगाओं के पास वह जा जाकर रुकते थे। श्रीमन्, मदनमोहन जी उपाध्याय द्वारा जिन लोगों की सहायता करने का प्रयास किया गया उनके पास निश्चित रूप से प्रतिवर्ष ५० हजार रुपया या एक दो लाख रुपया की रक़म पहुंच जाती थी क्या सदन इसे स्वीकार नहीं करेगा ?

तीसरी बात जिसका जिक्र माननीय राजनारायण जी ने बहुत जोर के साथ किया वह माननीय मदनमोहन जी की प्रथा और शैली के अनुसार उन्होंने यहां हमको कुछ सिखाने की कोशिश की। "राष्ट्रीयकरण", "सरकारीकरण", "राष्ट्र", "समाज" और न जाने किन-किन चीजों की क्या क्या व्याख्याएं इस सदन को देने का प्रयास किया। मुझे मेरे दोनों मित्र क्षमा कर दें, मैं केवल यह कह सकूंगा कि उन्होंने एक ग़लत चीज की, एक ग़लत प्रथा की सहायता करने के लिये ग़लत बातें इस सदन के सामने कहीं। और वह इस प्रकार से कि क्या राष्ट्रीयकरण है, क्या सरकारीकरण है, जिसको उन्होंने मार्शल टिटों के उदाहरण से दिखाने की कोशिश की, उसकी चर्चा करने की कोशिश की। उन्होंने कहा "State ownership is the worst form of socialism" श्रीमन्, इन चीजों के सम्बन्ध में लम्बे विवाद और चाहे कितनी ही व्याख्या और डेफीनेशन वह दें उनके मानने के लिये मैं तैयार नहीं हूं। मैं अपने मित्रों से क्षमा मांगता हूं। लेकिन एक चीज निश्चित है कि मेरे दोनों मित्र एक मौलिक बात को भूलते हैं कि आखिर राष्ट्रीयकरण और स्टेट और राष्ट्र की और मुल्क की जो चर्चा वह करते हैं उससे मेरा भी सम्बन्ध रहा है और मैंने उसका अध्ययन किया है और जिसकी उन्होंने चर्चा की उसको अपने मस्तक और मन के द्वारा मानने की कोशिश की है और जिनके सिद्धान्तों को मानने और अध्ययन करने में मुझे एतराज नहीं है। मैं मार्क्स का ही उनको स्मरण दिलाऊंगा जो वह स्टेट और राष्ट्र के सम्बन्ध में चर्चा करते थे।

आखिर स्टेट क्या है, हमारी सरकार क्या है, क्या राष्ट्र का यह एक प्रतीक रूप नहीं है ? क्या वह इस चीज को नहीं जानते हैं कि माननीय मुख्य मंत्री जी जो यहां बैठे हैं वह प्रदेश के प्रत्येक व्यक्ति के रिप्रेजेंटेटिव हैं और वह वाणी जो वह अपने मुख से बोलते हैं, वह इस स्टेट की और राष्ट्र के प्रत्येक व्यक्ति की प्रतिबिम्बित वाणी है ? क्या मैं और वह जो यहां बैठे हैं इस स्टेट के उन निवासियों के, उन नागरिकों के रिप्रेजेंटेटिव नहीं हैं जिन्होंने उनको और हमको चुना है ?

श्रीमन्, मैं अपने मित्रों से चाहूंगा कि कम से कम जब मैंने और सदन ने उनको दो ढाई घंटे का समय दिया तो मुझे भी वह थोड़ा सा समय दे दें यह उनकी बड़ी कृपा होगी। अगर उनको कुछ कहना है तो मेरी उनको चुनौती है कि जो कुछ वह कहेंगे मैं उसको स्वीकार करूंगा। और उत्तर दूंगा। लेकिन खैर, यह उनके लिये है, जो वह उचित समझें करें।

श्रीमन्, मैं यह कह रहा था कि राष्ट्रीयकरण और सरकारीकरण के भुलावे में आकर आज संसार को डालना सम्भव नहीं है। आखिर जो राष्ट्रीयकरण की बात होती है, आप कहें कि हम राष्ट्रीयकरण नहीं चाहते हैं। आप कहते हैं कि आप चाहते हैं कि हम प्राइवेट बस ओनर्स की बसों को चलने दें आप प्राइवेट बस ओनर्स की वकालत का पट्टा बांधते हैं तो हम उसको स्वीकार करेंगे और हम उसका उत्तर देंगे। लेकिन कृपा कर आप इस छद्म रूप में न जायें। यह न कहें कि हम राष्ट्रीयकरण चाहते हैं और प्राइवेट बस ओनर्स की बसेज चलें तो यह भी चाहते हैं। लेकिन आप राष्ट्रीयकरण का नारा लगाते हैं क्योंकि आप समाजवादी दल विशेष के हैं। इसके क्या माने हैं ? मुझे इन दोनों प्रतिकूल बातों को सुन कर बड़ा दुख हुआ। मैं स्पष्ट कहता हूं कि इस दल के सिद्धांतों के प्रति मेरे मन में आस्था रही है। मैं उनकी निराशा को समझ सकता हूं। मैं समझ सकता हूं कि चौराहे पर खड़े हो कर जो उनके जीवन में निराशा का प्रादुर्भाव हो गया है। लेकिन यह माने नहीं है कि सदन को भुलावे में डालने का प्रयास किया जाय। हम उनके सिद्धान्तों को स्वीकार नहीं कर सकेंगे। उन्होंने कल सदन से कहा कि आज, कल या परसों यह हो सकता है कि वह इधर आकर बैठें, यह हो सकता है लेकिन इन सिद्धान्तों के लिये मुझे उनकी सलाह स्वीकार नहीं करना है। मुझे उनका वकालत स्वीकार नहीं है। लेकिन हमारे हृदय में उनके लिये जितनी ममता हो सकती है, जितना प्रेम हो सकता है, उनकी दुर्बलता के लिये, उनकी कठिनाइयों के लिये और जो सहानुभूति उनकी आने वाली गरीबी के लिये हो सकती है हमने सदा सदा से उसको अपने हृदय में संजोया है। हमने जमींदारों के लिये भी उसको संजोया है मेरे मित्र तो उनको गोली मारने की चर्चा करते थे। आज मेरे मित्रों के हृदय में कैसे जाग पड़ा यह प्रेम, मुझे तो इसका बड़ा आश्चर्य है। आखिर यह कौन सा प्रेम उनके हृदय में जागा कि प्राइवेट बस ओनर्स की बसें भी चलें और सरकार भी चलाये। मैं मदन मोहन जी से केवल इतना जरूर कहूंगा कि आप कृपा कर अपने इस तर्क को तौलिये तर्क के ही आंकड़े पर और विचारिये कि आखिर आप का तर्क है क्या। आप चाहते हैं कि गवर्नमेंट बसें भी चलें और प्राइवेट बस ओनर्स की बसेज भी चलें। इसका नतीजा क्या होगा, गवर्नमेंट की तो निर्धारित दरें हैं। वह १ रु० ५ आ० लेती है एक स्थान के लिये और प्राइवेट बस ओनर्स कहेंगे कि हम लेंगे ११ आने। तो आखिर यह कैसे चले ? मुझे खुशी हुई कि माननीय राजनारायण जी ने जानबूझ कर इसका जिक्र नहीं किया। उन्होंने आज एक करुण अपील प्रेस से भी की और यह कहा कि मदन मोहन जी ने कल कुछ कह दिया है उसको लीप पोत दो। प्रेस से उन्होंने यह भी कहा कि भाई, कम से कम इतनी तो हमारे ऊपर कृपा करो कि यह जो हमने कल पूंजीपतियों की वकालत कर दी तो जरा हमारे ऊपर रहम खाइये। ऐसी बात उन्होंने कही। मदनमोहन जी को जैसा कि मैंने कहा हम बधाई देते हैं कि उन्होंने सही बात को समझा और सही बात के सम्बन्ध में एक चर्चा उन्होंने की जैसा कि माननीय मंत्री जी ने समझा। मैं फिर उसको दोहराता हूं कि जहां तक उनकी चर्चा का विषय है उसको तो इस सदन को सोचना चाहिये। हां, एक बात और मेरे मन में कल आई लेकिन आज मैंने चाहा कि जो बात मेरे मन में कल आयी उसको फिर तौलूं। दुर्भाग्यवश जिस दल को मेरे मित्रों ने यहां सुशोभित किया, जिस दल के द्वारा मेरे मित्र कुछ कुर्सियां यहां पा गये उस दल ने जिस दिन, श्रीमन्, इस बढ़े हुये सिंचाई कर के सम्बन्ध में आन्दोलन शुरू किया उसी दिन से मेरे मस्तिष्क में आया कि आज यह दल निराशा के दलदल में फंस कर अपना अस्तित्व समाप्त करने के लिये अग्रसर हो गया है।

श्री राजनारायण—अपना या आपका ?

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य—श्रीमन्, श्रीमान का। लेकिन श्रीमन्, आखिर यह वैषम्य कैसे चलेगा किसी दल के लिये ? मुझे आप को कोई शिक्षा नहीं देनी है क्योंकि मैं जानता हूं कि मेरी शिक्षा तो आप के लिये उतनी ही कड़वी है जितनी कुनैन। इधर आप कहते हैं कि देश का विकास करिये और उधर आप के बन्दनीय नेता साहबान ने स्वयं कहा कि

[श्री लक्ष्मीरमण आचार्य]

इस देश के विकास के लिये आवश्यक है कि न जाने यहां पर पांच गुना या छः गुना टैक्स करना पड़े। हमने साढ़े तीन करोड़ रुपये की रक़म बढ़ा दी केवल आबपाशी के विकास के लिये इस प्रदेश में और हमारे मित्रों का लाल झंडा हिलने लगा। कितना वैषम्य है और वही वैषम्य जिसकी कल आपने वकालत की इस सदन के सम्मुख उन्ही लोगों के सम्बन्ध में जिनके सम्बन्ध में आज आपने लीपा पोती करने की कोशिश की, उस पुराने वैषम्य के साथ में चल रहा है। आखिर आप चाहते क्या हैं ?

श्री अध्यक्ष---अभी आप और बोलेंगे ?

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य---जी हां।

श्री अध्यक्ष---तो आप अपना भाषण बाद में जारी रखियेगा।

(इस समय १ बज कर १५ मिनट पर सदन स्थगित हुआ और २ बज कर २५ मिनट पर उपाध्यक्ष, श्री हरगोविन्द पन्त की अध्यक्षता में सदन की कार्यवाही पुनः आरम्भ हुई।)

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य---माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस सदन के समक्ष यह कह रहा था कि नेशनलाइजेशन, राष्ट्रीयकरण और सरकारीकरण आदि बहुत से भेद मेरे मित्रों ने यहां इस सदन के सामने रखे। मैंने उन सब का उत्तर यह दिया था कि मेरे मित्र जानबूझ कर एक चीज को छिपा कर दूसरी चीज कहना चाहते हैं। वह न राष्ट्रीयकरण के सम्बन्ध में एक शब्द कहना चाहते न सरकारीकरण के सम्बन्ध में कहना चाहते, वह तो दुर्भाग्यवश आज केवल यह कहना चाहते हैं कि बस ओनर्स को बख्श दीजिये और जो मन में आये कर लीजिये। मैं हैरान हूं कि कि यह कैसे स्वीकार किया जाय। उन्होंने जो भेद, प्रभेद और मतभेद यहां निकाल कर रखने की चेष्टा की, उसके सम्बन्ध में इस सदन के समक्ष केवल इतनी बात कहना चाहता हूं कि शायद किसी भी बुद्धिवादी को वह भेद स्वीकार न हो। मैंने कहा कि राष्ट्रीयकरण का अर्थ तो यह है कि जितनी सम्पत्ति देश में है वह व्यक्तिगत न रह कर अन्त में समस्त राष्ट्र की सम्पत्ति बन जाय। अगर राष्ट्रीयकरण का सीधा अर्थ कोई है तो यह है। फिर उसमें कहीं मेरे मित्र मदनमोहन जी ने समाज का जिक्र किया, उन्होंने वही अंग्रेजी में जो डेमोक्रेसी के सम्बन्ध में है बाई दि प्यूपल, फार दि प्युपल्, आफ दि प्यूपल्, उसको उन्होंने तोड़ मरोड़ कर , समाज का, समाज द्वारा, समाज के लिये---यह समाजी करण है, ऐसा कहा। अगर मेरे मित्र उसको आगे ले जाते और कहते कि समाज क्या है, राष्ट्र क्या है, कौन क्या है, समाज का प्रतीक क्या है किसी भी राष्ट्र के लिये, किसी भी समाज के लिये, राज्य स्वयं है क्या ? राज्य भी तो स्वयं समाज का एक प्रतिनिधि है। उन्होंने कहीं ४२ प्रतिशत की बात कह दी।

श्री मदनमोहन उपाध्याय---४२ नहीं ४४ प्रतिशत।

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य---शायद उन्होंने ४२ या ४४ कहा। आज मैं उन चीजों का उत्तर नहीं देना चाहता। मैं यह केवल कहना चाहता हूं कि निश्चित रूप से हम प्रतीक हैं इस देश के समाज के और उस प्रकार से जिस प्रकार से प्रजातंत्रीय शासन प्रणाली द्वारा एक चुनाव लड़ कर मेरे मित्र आ कर बैठे हैं एक कोने में, और हम अगर बैठे तो इस सारे सदन में। मैं इस समय ४४ प्रतिशत या ४२ प्रतिशत की बातें करने को तैयार नहीं हूं। उसके लिये अभी दो वर्ष और ठहरिये। मेरे मित्र उसके लिये आतुर न हों। मौका आयेगा। तो ४४ प्रतिशत और ४२ प्रतिशत हम भी उनसे समझ लेंगे और वह भी हमसे समझ लेंगे।

श्री मदनमोहन उपाध्याय---इलाहाबाद में १६ हजार से हारे।

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य—इन बातों का मैं कब तक उत्तर दूंगा। एक कोने का टुकड़ा और ४३० के सदन में २२ और उसमें से धीरे धीरे यह आकांक्षा कि हमें लीजिये। श्रीमन्, मैं उसके संबंध में आज कहना नहीं चाहता लेकिन इतना पहले कहना चाहता हूं कि यह जो यहां वर्गीकरण हुआ, यह जो बातें हुईं समाजीकरण के सम्बन्ध में, राष्ट्रीयकरण और सरकारीकरण के सम्बन्ध में, प्रत्येक व्यक्ति को दीखेगा कि यह एक लंगड़ी दलील दी जा रही है, किसी ग़लत चीज को स्वीकार कराने के लिये या अपने मन के बोझ को कम करने के लिये। मैं तो इसके सम्बन्ध में स्पष्ट कहना चाहता हूं कि अगर इसी तर्क को आगे बढ़ाया जाय और राज्य के द्वारा अच्छी से अच्छी चीज को लिया जाय और राज्य उसको सारी जनता के द्वारा स्वीकार कर ले तो वह जनता का प्रतीक न होगा तो, आखिर वह है क्या? यदि हमने आज सड़कों पर अपनी बसेज डालीं, यदि उनके मुनाफे से हमने उस रोड़वेज के सारे कारखानों को चलाया, बसेज चलीं, उसमें नौकर रखे, क्या उसका फायदा आखिर इस समाज के एक बहुत बड़े भाग को नहीं मिला और उसमें से जो बचा इस समाज के विकास के लिये इस देश के विकास के लिये, इस शासन पद्धति को चलाने के लिये, इन सब के लिये उसका उपयोग नहीं हुआ? हां, वह दलील मुझे पसन्द आयी जब कि मंत्री महोदय ने श्री राजनारायण जी से यह जानना चाहा, बारबार इस सदन को रोशनी प्राप्त कराने की और बारबार उनसे प्रकाश प्राप्त करने की चेष्टा की। उनसे कहा कि आप का वह राष्ट्रीयकरण और समाजीकरण क्या है? कुछ तो बताइये। उन्होंने उसके लिये कहा कि हमारे पास वक्त नहीं है। वह तो हम तब बतायेंगे जब आप हमको डाक्टर सम्पूर्णानन्द की कुर्सी पर सुशोभित कर दें। श्रीमन्, हम इसका उत्तर देना नहीं चाहते। भगवान की कृपा से अगर उनको कभी मौक़ा मिल सके तो बड़े सौभाग्य की बात होगी। मेरा केवल इस सम्बन्ध में यह कहना था कि मेरे मित्र उसको स्वीकार करें या न करें किन्तु आज जो उत्तर इस सदन के सामने उसका रखा गया वह स्वयं उनको शोभा नहीं देता और उसके वह अधिकारी भी नहीं हैं। यदि वह यह कहना चाहें कि राष्ट्रीयकरण को बन्द कर दिया जाय तो मैं उनसे यह कहूंगा कि वह इस दल की सारी राजनीति तथा इस दल के आदर्श जिनको छतों पर चिल्ला कर कहा है और जिनके लिये लाल झंडा हाथ में लेकर डोंडी पीटी गयी है कृपा कर उस सब को पहले किसी ऐसे स्थान पर रख दीजिये जहां से वह निकल कर न आये। जब कि आप ने एक बाना पहना है और उस बाने को आप ने स्वीकार किया है तो उस बाने को स्वीकार करके और पहन कर के इस प्रकार की चीज कहना कुछ अच्छा नहीं लगता। आप इसको बुरा कहेंगे लेकिन नहीं मैं फिर श्रीमन्, आप के द्वारा कहता हूं कि आप अपना हृदय टटोलें। मैं उनसे निवेदन करूंगा कि कृपा कर अपने दल की राजनीति, अपने दल की विचार परिपाटी, अपने दल की तर्क परिपाटी और नीति इन सब को कम से कम स्पष्ट तो कर दिया करें।

एक सज्जन यहां पर कुछ पूंजीपतियों की हिमायत करने के लिये आये और दूसरे सज्जन ने उसको कुछ साफ़ करने की कोशिश की। एक चीज बहुत स्पष्ट रूप से मेरे मन में आयी और आज मैं फिर उसका जिकर करता हूं। मुझे ऐसा लगा कि शायद इस सदन की गैलरीज में कुछ बस ओनर्स आये थे और कुछ ऐसा मालूम हुआ कि जैसे वह किसी राजनीति के जाल में फंस गये हैं। उनके ऊपर भी वही जाल डालने की कोशिश की गयी जो कि किसानों पर डालने की चेष्टा की जाती है। उसी जाल से उनके साथ भी बरतने की कोशिश की गयी। उनसे कहा गया कि हमारा दल तुम्हारे साथ है। तुम जो प्राइवेट बस ओनर्स हो तुम्हारे साथ हमारी सहानिभूति है और यह कांग्रेसवाले तो तुमको खत्म कर रहे हैं, लेकिन हम तुम्हारे रक्षक हैं और आज कम से कम अपने यहां यूनियन बना कर इतना तो कर दो कि प्राइवेट बस ओनर्स समाजवादी दल को अपना वोट देंगे। मैं कैसे कहूं, मैं खुद इसमें असमंजस में रहा कि आखिर यह क्या है, यह कौन सी राजनीति का ख्याल है और किन व्यक्तियों से इसका सम्बन्ध है। जो दल निरन्तर यह चेष्टा करता रहे, जो दल निरन्तर अपनी इस नीति की घोषणा करता रहे और यह कहता रहे कि जितने भी पूंजीतत्व हैं उनका विनाश कर डाला जाय

[श्री लक्ष्मीरमण आचार्य]

और जो वर्गवाद को तुरन्त समाप्त कर देना चाहता हो वह केवल यहां पर व्यक्तिगत स्वार्थ के कारण उन पूंजीपतियों को जिनको हम पूंजीपति अवश्य कहेंगे उनसे इस प्रकार कहें। यह सही है कि जैसे उन्होंने कहा कि यहां पर छोटे बस ओनर्स भी हैं जिन्होंने अपने जीवन का उपार्जित धन इसमें खर्च किया है मेरी उनसे सहानिभूति है। मदनमोहन उपाध्याय जी को तो आज इसलिये उनसे सहानिभूति है कि दो साल के बाद चुनाव आ रहा है, लेकिन हमको सहानुभूति तब से है जब से हमने यहां के राजनीतिक जीवन में या इस देश के राजनीतिक जीवन में अपने लिये एक निश्चित परिपाटी को स्वीकार किया है और कुछ प्रथाओं को कुछ आदर्श को और कुछ उद्देश्यों को। उस लक्ष्य की पूर्ति के लिये हमें अपने मुल्क को भी उसी प्रकार से उसी रूप में शान्तिमय उपायों से उन्नत करना है। हमने इस बात को स्वीकार किया कि पूंजीवादी तत्वों को समाप्त करने के लिये पूंजीपति को समाप्त नहीं करेंगे और जमींदारी को समाप्त करने के लिये जमींदारों का खात्मा नहीं करेंगे और हमने यह स्वीकार किया कि यह एक गलती होगी कि किसी सामाजिक प्रश्न के हल करने के लिये उस समाज को ही समाप्त किया जाय। इन्हीं विचारों से प्रेरित होकर हमने यह प्रथा चालू की क्योंकि हम उन्हें भी जीवित रखना चाहते हैं, इसलिये कि हम समझते हैं कि ये भी हमारे देश के रहने वाले हैं, उनको भी जीवित रहने का अधिकार है। इस प्रकार से हम एक वर्गहीन समाज की स्थापना करना चाहते हैं। उस समय तक के लिये हम ऐसा करने जा रहे हैं जब हम देश में एक भी व्यक्ति ऐसा न पायें जिसको रोटी, कपड़े और मकान की कमी हो। उस दिन की आकांक्षा में ही हम यह सब करना चाहते हैं। यदि प्राइवेट बस ओनर्स के कुछ व्यक्ति यहां गैलरीज में बैठे हों या कहीं भी हों, मैं उनसे स्पष्ट कहना चाहता हूं कि हमें उनके वोट की कामना नहीं है, चाहे वे अपना वोट मदनमोहन जी को ही दें, लेकिन वह उनको मिलेगा नहीं, फिर भी हम पूंजीवादी वोटों पर जीवित रहना नहीं चाहते। हम तो केवल एक बात चाहते हैं, कि चाहे कोई मालदार हो, चाहे पूंजीपति हो, चाहे किसी क्लास का हो, हमने तो क्लासवाद को कभी स्वीकार नहीं किया लेकिन उनके गुरू मार्क्स ने अवश्य उनको बतलाया है। हम यह चाहते हैं कि देश में प्रत्येक व्यक्ति को जीवित रहने का अधिकार है। इस वर्गहीन समाज में किसी का भी उतना ही जीवित रहने का अधिकार है जितना कि मेरा अथवा हमारे माननीय डाक्टर सम्पूर्णानन्द का या जवाहर लाल जी का। इसके अतिरिक्त हमने कोई दूसरी चीज नहीं कही। इसका हमें दुख है कि आज इसके लिये हमें उनके साधन को समाप्त करना पड़ रहा है, ठीक उसी प्रकार से जिस प्रकार से हमने राजाओं के राज्य को समाप्त किया, नवाबों की नवाबी को समाप्त किया और जमींदारों की जमींदारी को समाप्त किया, लेकिन सरकार ने निश्चितरूप से यह कहा कि हम केवल उस दिन की प्रतीक्षा कर रहे हैं जब समाजीकरण करके इस देश में एक ऐसा निश्चित विधान ला दें जिसमें सबको बराबरी से ऊपर बढ़ने का मौक़ा मिले। हम जानते हैं कि आपको कठिनाई होगी, आपको बेकारी का सामना करना पड़ेगा। माननीय उपाध्याय जी ने केवल एक ही रिक्शा चलाने वाला देखा, लेकिन मेरे मित्र माननीय शिवनारायण जी ने कितने ही जमींदारों को हल चलाते हुए देखा। इसलिये यह एक व्यक्ति या वर्ग का प्रश्न नहीं है यह एक बहुत बड़े तबके का प्रश्न है और हमारी सबकी यह इच्छा है कि हम सबको ईमानदारी के कामों में लगाने का प्रयत्न करेंगे, लेकिन हम उस मार्ग की ओर जाना नहीं चाहते जिस मार्ग की ओर माननीय मदन मोहन जी उपाध्याय का इशारा था। आज हम इसको तो स्वीकार नहीं कर सकते कि एक ही सड़क पर रोडवेज की बसेज भी चलें और प्राइवेट बसेज भी चलें।

श्रीमन्, मैं इस सदन का ध्यान धारा ७, ९, १४ और १५ की ओर दिलाना चाहता हूं इन धाराओं में हमने कुछ विशिष्ट बातें बतायी हैं और उनसे हमारी सहानिभूति उस वर्ग की ओर मालूम होती है जिनकी हम बसेज छीनना चाहते हैं, क्योंकि हम जानते हैं कि प्राइवेट सेक्टर का भी इस देश की एकोनामी में एक बहुत बड़ा स्थान है। हम उसके लिये कोई भी घृणा की

भावना नहीं रखते हैं। प्राइवेट सेक्टर को हम देश का एक ट्रस्टी ही समझते हैं। हम इस बात को स्वीकार करते हैं कि हमारा और उसका धन दोनो ही देश के हैं। आज जो परिस्थिति है उसमें हम प्राइवेट सेक्टर की बसों को ले रहे हैं और किस मार्ग से लेंगे, उसका निर्देशन धारा ७ और ९ में है कि किस प्रकार से हमारा नोटिफिकेशन होगा, किस प्रकार से यदि सम्भव हो तो उनको अल्टरनेटिव रूट्स देंगे और किस तरह से, यदि हम उनको जीवित रख सकें, जब तक सम्भव होगा उनको जीवित रखने की चेष्टा करेंगे। यदि उनकी बसेज के लिये मुआवजा देना होगा या जितनी दूरी तक उनकी बसेज चलती थीं उनके लिये मुआवजा देना होगा तो हम देंगे। मेरे माननीय मित्र मदन मोहन जी की इस तजवीज को कि मुआविजा कुछ बढ़ा दिया जाय या घटा दिया जाय, यह सदन या माननीय मंत्री महोदय स्वीकार करें, मुझे एतराज नहीं है। मैं यह समझता हूं कि उनको जो ज्यादा से ज्यादा प्रतिकर आप दे सकें दें, इसके लिये मुझे कोई एतराज नहीं है। मैं समझता हूं कि वे सहानुभूति के पात्र हैं। मैं समझता हूं और जैसा कि मैंने बार बार दोहराया है कि वे भी इसी देश के निवासी हैं, उनको भी इस देश में उतना ही अधिकार है जितना मदन मोहन जी को या मुझको है। इसके लिये कोई एतराज नहीं करना चाहिये। धारा ९ के अन्तर्गत तो एक दूसरी चीज है जैसा कि मैं समझता हूं कि माननीय मंत्री जी ने विशेष रूप से इस विधेयक के अन्दर रखा है कि केवल एक आदमी उसका निर्णय नहीं करेगा। उसके लिये एक बोर्ड होगा और उसका जो कास्टीट्यूशन होगा वह कैसे बनेगा, इसका निर्देशन धारा ९ के अन्तर्गत है। धारा १४ के अन्तर्गत यह है कि रोड ट्रांसपोर्ट फैसिलिटीज मय मशीन और मय बसेज, किस प्रकार से उनको उत्कृष्ट से उत्कृष्टतर किया जाय, किस प्रकार से जनता की सुविधाओं में परिवर्द्धन किया जाय, किस प्रकार से वर्कशाप के अन्दर खोज और अन्वेषण किया जाय कि हम ज्यादा से ज्यादा सुविधायें यात्रियों के लिये दे सकें। किस प्रकार से जो लोग रोड ट्रांसपोर्ट में कार्य करते हैं उनकी सुविधा और सुख में परिवर्द्धन कर सकते हैं, इन सब बातों का उसमें जिक्र है। मैंने श्रीमन्, बहुत समय आप का और इस सदन का लिया यद्यपि मैं जानता हूं कि मुझसे बहुत ज्यादा समय माननीय मदन मोहन जी ने लिया, लेकिन चूंकि इस सदन का समय बहुत मूल्यवान है, मैं अन्तिम रूप से केवल यह निवेदन करता हूं कि कृपा करके आप दो चित्रों को सामने रखें। एक चित्र है उन बसेज का जो कि रोडवेज के प्रारम्भ होने से पहले इस प्रदेश में चलती थीं और एक चित्र है आज का। केवल बसेज का ही नहीं, बस स्टैंड का, सरकारी बसों से जो सुविधायें प्राप्त हुई हैं उनका, बसेज के कर्मचारियों का, वर्कशाप का और नित्यप्रति यात्रियों की सुविधाओं में जो परिवर्द्धन करने का प्रयत्न किया जा रहा है उसका। इन सब बातों की ओर मेरे मित्र भी कृपा कर के विचार कर लें कि आजकल उन्होंने किस चीज का विरोध किया, कहां विरोध किया और कैसे विरोध किया? और कहा कि १ दिन के लिये एक सेलेक्ट कमेटी बैठे और उसमें माननीय राजनारायण जी कुछ आंकड़े दें जो आज उनके पास नहीं हैं, और माननीय मदनमोहन जी कुछ आंकड़े ईजाद करें और उनके सम्बन्ध में चर्चा करें १५ दिन बैठ कर। वे किताबें दिखा दिखा कर बता रहे हैं कि अभी उसके लिये उनको बहुत सोचना है। मैं कहता हूं श्रीमन्, कि इन सबके लिये यह स्थान नहीं है। बहुत समय हो गया और इस प्रदेश की जनता को हमें आगे बढ़ाना है। मेरे माननीय मित्र कृपा करके हमको आगे बढ़ने दें।

श्री गेंदा सिंह (जिला देवरिया)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय,, मुझे बहुत प्रसन्नता है कि माननीय चौधरी साहब मुझे कसरत करने को सिखा रहे हैं। हालांकि मैं नहीं समझता कि कुछ कसरत करने की जरूरत है। मैं समझता हूं कि बात बहुत सीधी हो रही है और सीधी बातों से ही काम चल जायगा। माननीय लक्ष्मीरमण जी ने बहुत सी बातें ऐसी कही हैं जिनको बहुत टेढ़े तौर पर न समझने की जरूरत है और न टेढ़े तौर पर जवाब देने की जरूरत है। एक बात उन्होंने ऐसी कही है जिसको मैं समझता हूं कि अगर वे पकड़े रहे तो मामला बहुत साफ़ हो जाता। हमारे बड़े भाई का उन्होंने जिक्र किया कि हमारे बड़े भाई जो हैं वे उनको पूंजीपति और पूंजीवाद का समर्थक कहा

[श्री गेंदासिंह]

करते हैं। माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं तो उनसे कहूंगा कि हमारे बड़े भाई चौधरी साहब सामने बैठे हैं, शर्मा जी बैठे हैं मौर्य जी बैठे हैं, मैं समझता हूं उन्हीं की ओर उनका इशारा होगा और वह लोग उनको जरूर कहते होंगे कि वह पूंजीपतियों के समर्थक हैं क्योंकि वह उन्हें पहिचानते हैं। ऐसी बात कहने के बाद अब मैं उन्हें क्या कहूं। बड़ा भाई मैं अपना किसे समझता हूं यह कोई माननीय शिवनारायण थोड़े ही समझ सकते हैं। यह तो मैं ही समझता हूं।

राष्ट्रीयकरण और समाजीकरण की बड़ी चर्चा हुई। मैं शास्त्रार्थ में पड़ने की इच्छा नहीं रखता हूं और न सामर्थ्य ही है। राष्ट्रीयकरण भी मैं समझता हूं कि किसी आवश्यकता के वश ही किया जाता है, जब उसकी जरूरत पड़ती है तभी वह किया जाता है। अगर उस जरूरत को इस सरकार ने समझ लिया हो तो कम से कम मेरे जैसा और मेरे साथियों से बढ़कर किसी को खुशी इससे न होगी। परन्तु इतना जरूर कहूंगा कि सरकार कम से कम राष्ट्रीयकरण के नाम को बदनाम न करे। मैं राष्ट्रीयकरण के बदनाम होने की बात इसलिये कहता हूं कि इसके माने यह न हों कि जहां रोडवेज का जनरल मैनेजर १५०० रुपया मासिक वेतन पाये और वहीं आठ आठ और १२-१२ घंटे काम लेकर उन बेचारे क्लर्क, क्लिनर, ड्राइवर और कंडक्टरों को जो फाटक लगाने में अपनी जान भी खो सकता है उन सब को ४०, ४० या एलाउन्स मिला कर कुल ७०-७५ रुपया मासिक दिया जाय और यह बैठ कर खाने वाले मैनेजर, रीजनल मैनेजर, जनरल मैनेजर बड़ा वेतन और हर तरह के एलाउन्स और पेंशन वगैरह पाते रहें, जिससे उनकी पुश्त तक को कोई खतरा न रहे और वह भी बैठे मुद्दत तक खाते रहें। यदि यही राष्ट्रीयकरण के आप अर्थ हैं तो इस तरह के राष्ट्रीयकरण को मैं और मेरे साथी मानने को तैयार नहीं हैं। आप उसे राष्ट्रीकरण या समाजीकरण कुछ भी कहें, लेकिन हम इसे राष्ट्रीयकरण मानने को तैयार नहीं हो सकते।

श्री चरण सिंह---तनख्वाह घटाने से राष्ट्रीयकरण क्या हो जायगा?

श्री गेंदा सिंह---जी हां, एक तरफ घटाई जायं और नीचे की तरफ से बढ़ाई जायं। हमारे माननीय परिवहन मंत्री जी ने श्री राजनारायण से कहा था कि अपना नक़शा तो जरा बताइये। हमारे दिमाग में जो नकशा है वह मैं आपके सामने रखने की कोशिश करूंगा। एक नकशा तो मैंने यह बताया कि रोडवेज के जो जनरल मैनेजर और रीजनल मैनेजर हैं उनकी जरूरत ही नहीं है। जो मोटी तनख्वाह बैठे खा रहे हैं, कम से कम वहां के मेहनतकश जो छोटे छोटे ड्राइवर, क्लिनियर और कन्डक्टर वगैरा हैं उनको तो माननीय परिवहन मंत्री जी खुश कर दें और संतुष्ट कर दें, उनकी रोजी रोज रोज न जाया करे, उनके मुकद्दमों के फैसले के लिये गारन्टी हो जाय और यह न हो कि जो उनकी शिकायत करे उसी को उनको बरखास्त करने का अधिकार हो, बल्कि उनके लिये ट्रिब्यूनल मुकर्रर हो जाय और वही उनका फैसला करे तो मैं समझता हूं कि उनको काफी संतोष होगा। जिस अवस्था में वह आज हैं वह उस अवस्था में नहीं रह सकते हैं और न उससे विभाग का भला होगा। दूसरी बात मुसाफिरों की मैं कहूं। जरा इस ओर भी ध्यान दें कि रेलवे का किराया कितना है और बस का किराया कितना है। अभी परसों मैं सिधौली से लखनऊ आया। डेढ़ रुपये किराया सिधौली से लखनऊ का लगा जब कि १५ आने का किराया रेलवे का सिधौली से लखनऊ का है। अगर हम रेलवे में बैठते तो जो हमें अमेनिटीज मिलती हैं वह हमें रोडवेज की गाड़ियों में नहीं मिलतीं। इतना ज्यादा किराया होने के बाद भी रोडवेज वह सुविधायें क्यों नहीं देतीं। हमको वह सारी सुविधायें और सहूलियतें क्यों नहीं हासिल करातीं? उसमें बैठने में दिक्क़त होती है, पानी पीने में दिक्क़त होती है फिर उसके बाद भी हमसे ज्यादा किराया लिया जाय, तो हम कैसे समझें कि राष्ट्रीयकरण हो रहा है? राष्ट्रीयकरण रेलवे का एक प्रकार से हुआ है अगर उसी को राष्ट्रीयकरण मानते हैं तो भी रेलवे के प्रबन्ध में इस बात

की गुंजायश है कि उनके कर्मचारी अथवा यात्री अधिक सुविधा पायें। तो रेलवे में जो सुविधायें मुसाफिरों के लिये हैं वही सुविधायें रोडवेज में मुसाफिरों के लिये क्यों नहीं रखी जाती ? मैं सरकार से कहना चाहता हूं कि सरकार बम्बई, मध्यप्रदेश और बिहार इन तीनों सूबों में जो रोडवेज है उनमें जो सुविधायें उनके मुसाफिरों को हैं, उनके कर्मचारियों को हैं, उसको देखें और देखें कि यहां से उनमें क्या फर्क है। उत्तर प्रदेश की सरकार अपने को उनसे कहीं ज्यादा प्रगतिशील मानती है, लोगों का भला सोचने वाली कहती है। तो मैं कहता हूं कि आखिर मध्यप्रदेश की सरकार ने अगर अपने कर्मचारियों को सुविधायें दीं हैं, जो उन्होंने उनको एलाउन्स दिये हैं, जो वेतन दिया और मुसाफिरों को सुविधायें दी हैं वह यहां क्यों नहीं हो सकतीं ? यू० पी० की सरकार क्यों नहीं वह करती, लेकिन यू० पी० की सरकार तो हठ पर है कि हम जो कुछ भी करते हैं सही करते हैं और इसी से शायद मजबूर हो कर सेन्ट्रल गवर्नमेंट कोई ऐसा विधेयक लाने जा रही है जिसमें इस बात की गुंजायश होगी कि सारे सूबे में जो ट्रांसपोर्ट के कर्मचारी हैं उन सारे कर्मचारियों को एक समान सुविधायें दी जायं। मैं समझता हूं कि ज्यादा बेहतर होता कि हमारी सरकार अपने कर्मचारियों के प्रति सहानुभूति प्रकट करती और अपने कर्मचारियों के प्रति ऐसा बर्ताव करती, जिससे हमारा रोडवेज फलता फूलता।

एक बात मैं और निवेदन करूं। ओवरलोडिंग की शिकायत की जाती है कि प्राइवेट बस ओनर्स ओवरलोडिंग करते हैं और सरकारी बसों में ओवरलोडिंग नहीं होती है। यह बात मैं मानता हूं कि हमारी बसें ओवरलोडिंग नहीं करती हैं, लेकिन इससे लोगों को बहुत कष्ट भी है। मैं माननीय परिवहन मन्त्री जी को लिखने वाला भी था कि ओवरलोडिंग के न होने की वजह से और बसों की संख्या कम होने की वजह से जनता को आज कष्ट है। ओवरलोडिंग में जहां एक तरफ जनता को कष्ट होता था वहां जो जाने वाले थे उनको जहां जाना होता था वहां वे पहुंच जाते थे। लेकिन हमारी बसें जो हैं वह इतनी कम हैं, इतनी इनएफीशियेंट हैं कि जहां भी जाना होता है अगर वह भर जाती है तो रास्ते में जो सवारी होती है तो वह नहीं पहुंच सकतीं अपने मुकदमें की तारीखों पर या दूसरे कामों पर और वह छूट जाते हैं। इससे लोगों को कष्ट होता है फिर इसके अलावा किसी कंडक्टर के ऊपर जोर पड़ा तो बस के ऊपर उसको चढ़ाने के लिये उसको मजबूर होना पड़ता है। फिर वह पकड़ा जाता है और चोरी में धरा जाता है। ऐसी बात हो नहीं सकती कि कंडक्टर हर आदमी को मना ही कर दे कि किसी हालत में भी चढ़ायेगा ही नहीं, क्योंकि रास्ते में हर जगह पुलिस का पहरा तो नहीं होता। कंडक्टर को रास्ते में ऐसे लोगों का सामना करना होता है जो ड्राइवरों को रोकते हैं और उन पर हमला करते हैं और उनसे कहते हैं कि तुम इसी रास्ते गाड़ियां चलाते हो और इसी रास्ते चलते हो हम तुम्हारी खबर ले लेंगे और उस वक्त कंडक्टर मजबूर होता है कि ऐसी ओवरलोडिंग करे। मैं चाहता हूं कि अगर आप गाड़ियां नहीं बढ़ा सकते तो ओवरलोडिंग करने की इजाजत दें, जब कभी ऐसा मौका आवे तो मैं समझता हूं अगर ऐसी इजाजत दे दी जाय तो चोरी नहीं होगी और जो करप्शन का एक मौका है वह मौका नहीं रहेगा। इन सब चीजों पर सोचना चाहिये।

इसके बाद वर्कशाप्स का क्या प्रबन्ध है ? इस समय वर्कशाप जो हैं उनमें जिस तरह की फिजूलखर्ची होती है, जिस तरह से पुर्जे मंगाये जाते हैं। ऐसे पुर्जे मंगाये जाते हैं जिनकी जरूरत नहीं है और जिनके उचित से ज्यादा दाम दिये जाते हैं और फिर वर्कशाप से गाड़ी जब मरम्मत हो कर निकलती है तो दूसरे दिन खराब हो जाती है, तो इन वर्कशाप को किस तरह से दुरुस्त किया जाय। अगर ऐसे ही राष्ट्रीयकरण का वर्कशाप होगा तो हिन्दुस्तान का वर्कशाप गड्ढे में डाल देगा। उपाध्यक्ष महोदय, मैं बहुत थोड़े में अपनी बात सुनाना चाहता हूं। एक तो यह कि सरकार का एक ही इरादा हम समझ सकते हैं जो स्पष्ट है और वह यह कि वह एकाधिकार चाहती है, मानोपाली चाहती है, सवारियों के मामले में। अगर मानोपाली करना चाहती है तो कमसे कम

[श्री गेंदा सिंह]

मुसाफिर को यह हक होगा कि वह रेलवे में ज्यादा किराया न दे और अगर रेलवे से कम सुविधायें उसको मिलती हैं तो विधेयक में उसे शिकायत करने का मौका कहां है, यह मैं सरकार से पूछना चाहता हूं।

दूसरे अगर कर्मचारी के उपर नाजायज हरकत की जाती है, उसे निकाल दिया जाता है उसका प्रबन्ध इस विधेयक में कहां है। दूसरे लोगों से उसे कम तनख्वाह मिलती है, दूसरी फर्म्स जो हैं उनसे कम सुविधायें मिलती है तो इस विधेयक में कहीं गुंजाइश नहीं है कि वह जा कर अपनी शिकायत कर सकें। प्राइवेट मोटर मालिकों के लिये यह किया गया कि उनकी लाइन ले लेंगे तो तीन आदमियों का एक बोर्ड बनेगा लेकिन उसमें इन बातों की ओर भी ध्यान नहीं दिया गया। मैं अपने मित्रों से यह कहूंगा कि राष्ट्रीयकरण जो है उसके नाम को बदनाम न किया जाय। अगर राष्ट्रीयकरण करना है तो उसमें विषमता को मिटाने की व्यवस्था आवश्यक होगी। अगर यह व्यवस्था न होगी तो उसे राष्ट्रीयकरण न कहा जाय। जैसे जमींदारी नाश हुई लेकिन यह नहीं कहा जा सकता कि नेशनेलाइजेशन आफ लैन्ड हो गया। जमींदारी एबालिश हुई। पहले ७ करोड़ रुपये सालाना की मालगुजारी सरकार को मिलती थी, उसकी जगह २० या २२ करोड़ सरकार को मिलने लगे परन्तु किसान को क्या मिला? पिछली बार मैंने कहा कि जमींदार जब उस मुनाफे को लेता था तो ले कर कुछ गांव में खर्च करता था चाहे किसी भी काम में करता था, लेकिन वह पैसा गांव में जरूर रहता था। लेकिन आज जमींदारी एबालिश कर दी गई और चाहे जमींदार आज दरिद्र है, उसकी दरिद्रता पर हमारी हमदर्दी है परन्तु इस समय हमें कुछ कहना नहीं है लेकिन गांव सभायें तो इस सरकार की ही बनाई हुई हैं। जिस तरह से बम्बई, मद्रास की सरकारें लैन्ड रेवेन्यू का १५ फीसदी गांव पंचायतों को देती है, तो क्या उत्तर प्रदेश की सरकार को इस तरह नहीं सोचना चाहिये? मैं तो कहता हूं कि कहीं जमींदारी एबालिशन जैसा कि बिल तो यह नहीं है, तो फिर कैसे इसका स्वागत किया जाय? जमींदारी एबालिश कर दी गई उसके बाद सरकार को यह सोचना चाहिये कि जो गांव पंचायतें हैं उनको जिलाइये, गांव पंचायतों की जिन्दगी को उठाने के लिये उन्हें कुछ न कुछ पैसे की मदद जरूर कीजिये। अगर इस तरह के राष्ट्रीयकरण को न भी सरकार माने तो इतना जरूर मैं सरकार से कहूंगा कि मुसाफिर और इसमें काम करने वाले दोनों का ध्यान रक्खे। वे लम्बी-लम्बी तनख्वाहें जो सरकार उनको देती चली जा रही है तो मुनाफा इसमें चाहे कुछ न हो लेकिन मुनाफा हमारा यही है कि हम जनता के सुख और सुविधा का ध्यान रक्खें? अगर इतना हम कर पाये तो फिर इसको चाहे जो नाम दे दिया जाय हम भी जय जयकार करेंगे। लेकिन अगर यह चीज नहीं है, कम से कम मैं यह कह सकता हूं कि इस विधेयक में इस तरह की कोई चीज नहीं है, तो मेहरबानी करके माननीय चौधरी साहब तो इसको राष्ट्रीयकरण न कहें। मैं समझता हूं कि वह इस बात को समझते हैं और जैसी हमदर्दी है उनकी प्राइवेट मामलों से उसको देखते हुये मैं यह उम्मीद कर सकता हूं कि प्राइवेट सेक्टर का जोर अवश्य रहेगा। हम चाहेंगे तब भी वह अन्त में कुछ न करेंगे। मैं सिर्फ यह चाहता हूं कि राष्ट्रीयकरण के नाम को बदनाम न किया जाय। मुमकिन है कि आप ही सचमुच का राष्ट्रीयकरण करें, तो उस समय लोग यही समझेंगे कि यह वही पुराना राष्ट्रीयकरण है कि जो रोडवेज में किया गया था। अगर हम को करने का मौका मिलेगा.....

एक सदस्य—आप कह रहे हैं तो हम ही कर देंगे।

श्री गेंदा सिंह—लेकिन आप इतना नाप नाप कर कदम रख रहे हैं जिससे हमें भी डर लग रहा है। तो मैं आप से कह रहा था कि अगर यही करेंगे तो हमारे रास्ते को भी बिगाड़ देंगे। इसलिये मेरी आपसे प्रार्थना है कि कम से कम आप हमारा रास्ता न बिगाड़ें इससे आपका भी भला होगा और हमारा भी।

श्री द्वारकाप्रसाद मौर्य—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस विधेयक का स्वागत करने और जो सेलेक्ट कमेटी में भेजने की बात है उसका विरोध करने के लिये खड़ा हुआ हूं।

एक सदस्य—यही उम्मीद है ।

श्री द्वारकाप्रसाद मौर्य—अब तक तो मैंने देखा कि बहुत से सैद्धांतिक वाद-विवाद चलते रहे और इन सैद्धांतिक वाद-विवादों का कोई अन्त भी नहीं होने वाला है ।

एक सदस्य—और न हुआ है ।

श्री द्वारकाप्रसाद मौर्य—लेकिन विरोधी दल की तरफ से इस बिल में क्या खामियां हैं, ऐसी कोई बात नहीं बताई गई कि जिससे मैं कंविंस होता कि इसे सेलेक्ट कमेटी में जाना चाहिये । मैंने विधेयक को बड़े गौर से देखा और मैं समझता हूं कि बहुत ही सावधानी से यह बनाया गया है और यह विधेयक बहुत ही उत्तम है और सभी बातों का लिहाज करके यह विधेयक तैयार किया गया है, ताकि इसमें कोई आपत्ति करने की बात रह न जाय । जो सुप्रीम कोर्ट का फैसला है उसकी रक्षा करते हुये यह विधेयक तैयार किया गया है । इस संबंध में विरोधी दल की तरफ से इस बात पर चर्चा हुई कि इसमें जो कम्पन्सेशन की बात है वह सिद्धांत के विरुद्ध है । कल माननीय मदनमोहन जी ने तो अपनी बड़ी लम्बी स्पीच में जो एक छाप माननीय सदन के सदस्यों पर डाली वह यह थी कि जो कुछ दिया जा रहा है, वह बहुत कम है । प्राइवेट मोटर वालों को हजार-हजार रुपये महीने की आमदनी होती थी और इस तरह से उनके साथ बड़ा अन्याय हो रहा है । जब माननीय रामनरेश जी शुक्ल ने इस तरफ से कटाक्ष के रूप में कहा कि एक तरफ तो समाजवादी पार्टी के लोग यह कहा करते थे कि कम्पन्सेशन नहीं देना चाहिये, जमींदारों को कम्पन्सेशन देने की बात जब इस सरकार ने स्वीकार की तो उसका विरोध किया गया दसगुना जमा करने की बात का तो घूम-घूम करके विरोध में प्रचार किया गया और आम मोटर मालिकों के लिये कंपंसेशन की बात क्यों की जा रही है, तो विरोधी दल के नेता माननीय राजनारायण जी ने जो कल की माननीय मदनमोहन जी की बातें थी उनकी छाप मिटाने के लिये यह कहा कि आशय यह था कि कम्पेन्सेशन न दिया जाय, रिहैबिलिटेशन ग्रांट तो होगी ही । वही उन्हें मिलनी चाहिये । जैसा कल मुझे किसी माननीय सदस्य के भाषण से पता चला कि मदनमोहन जी मोटरवालों की यूनियन के प्रेसीडेंट हैं, तो शायद वह मोटर वालों की वकालत कर रहे थे और उनके भय से वह इसमें कोई संशोधन ऐसा नहीं लाते कि जो कम्पेन्सेशन देने का क्लाज हो वह निकाल दिया जाय । तो कम से कम उनके नेता माननीय राजनारायण जी कोई क्लाज ऐसा रखते, कोई संशोधन ऐसा उपस्थित करते कि जो कम्पेन्सेशन का क्लाज है उसको निकाल दिया जाय या माननीय राजनारायण जी कोई संशोधन देते । लेकिन मैंने बड़े गौर से देखा और मुझे आश्चर्य हुआ कि इन लोगों ने क्यों नहीं ऐसा कोई संशोधन उपस्थित किया ? बात तो असल में यह है कि वे कम्पेन्सेशन लेना चाहते हैं और दूसरी तरफ वे अपने प्रचार की दृष्टि से अपने सिद्धांत की बात का राग वहां अलापते हैं । तो बिलकुल मिसाल वही है कि गुड़ खाये गुलगुले से परहेज यानी लेना चाहते हैं और जब बात का भंडाफोड़ होता है तो उस पर एक चादर ढंकते हैं कि नहीं हम कम्पन्सेशन नहीं लेना चाहते रिहैबिलिटेशन ग्रांट लेना चाहते हैं ।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, और माननीय सदस्यों ने जो सुविधायें इन रोडवेज के जरिये से यात्रियों को हुई है उस पर काफी प्रकाश डाला है, मैं उनको दोहराना नहीं चाहता । मोटे तौर पर मैं यह कहूंगा कि इन रोडवेज के जरिये से काफी सुविधायें मिली हैं जनता को और जैसे पीने के पानी की व्यवस्था, यात्रियों के लिये शैड्स, औरतों और मरदों के लिये अलग-अलग टिकट घर, उनके लिये शौचालय, बैठने के लिये बैंचें और गरमी में पंखे, सामान उतारने और चढ़ाने के लिये मजदूर और यह भी हिदायत है कि मार्ग में अगर कोई यात्री उतरे तो कंडक्टर सामान उतारने में सहायता पहुंचाये । उनमें जो काम करने वाले हैं उनके लिये कहीं-कहीं कैन्टीन खोली गई हैं, उनके लिये कुछ खेल वगैरह की भी व्यवस्था होने वाली है और शायद कहीं की भी गई हो । और हर बस स्टेशन पर शिकायती किताबें हैं । अगर किसी को कोई शिकायत हो तो उसकी रिपोर्ट करने के लिये भी गुंजायश है । तो इन सारी सुविधाओं को मैं पूछना

[श्री द्वारकाप्रसाद मौर्य]

चाहता हूं कि क्या कहीं भी प्राइवेट बस ओनर्स के जरिये से यह सारी सुविधायें मिल सकती थीं। तो इन सब बातों को देखते हुये यह कहना कि गवर्नमेंट की जो बसें चल रही हैं उनसे जनता का कल्याण नहीं हुआ, यह मैं मानने के लिये तैयार नहीं हूं। आमदनी की बात कहीं गई, १.५ की बात कही गई कि कुछ लाभ नहीं होता। मैं कहना चाहता हूं कि सबसे बड़ा लाभ तो यही है कि जनता को सुख पहुंच रहा है, इससे बढ़ करके क्या लाभ होगा? तो जब इस बात को हम रात दिन देखते हैं और अभी उदाहरण के तौर पर कुम्भ में इन बसों के जरिये कितनी सर्विस हुई और किस तरह से जनता को सुविधा पहुंचाई गई, उसका ही अगर अंदाजा लगायें तो हम इस नतीजे पर पहुंचेंगे कि जनता को इससे बहुत ही राहत मिली है और बड़ी सुन्दर व्यवस्था रही है।

जो इस विभाग का ऐनफ़ोर्समेंट स्क्वाड है उसके काम की भी मैं सराहना करता हूं। क्योंकि अप्रैल सन् १९५३ से सितम्बर सन् १९५३ तक ४,८८२ केसेज पकड़े गये, चालान किया गया और इससे ६ महीने में उनके जुरमाने से २,७२,९४२ रुपया वसूल हुआ। तो यह विभाग बहुत माने में उचित ढंग पर काम कर रहा है। लेकिन मैं माननीय मंत्री जी की जानकारी के लिये थोड़ा सा यह भी कहना चाहता हूं कि जैसे पार्वती जी का हाथ नारद जी ने देखा तो उन्होंने उसमें गुण और अवगुण दोनों ही देखे, और कुछ न कुछ तो हर चीज में रहते ही हैं, सारी सृष्टि ही गुण अवगुण मय है। मैं वह चौपाई कहता हूं।

शैल सुलक्षण सुता तुम्हारी।
कहउं जो अब अवगुण दुइ चारी॥

तो यह जो दो चार बातें ऐसी हैं मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी चूंकि उनकी दृष्टि भी इन मामलों में पैनी है और कहीं करप्शन वगैरह होता है तो उसकी छानबीन भी वे करते हैं, मुझे इसका पूरा विश्वास है और दंड भी सख्त देते हैं, इसका भी मुझे पूरा विश्वास है, तो इसलिये कहीं गलती हो तो उसकी तरफ वह ध्यान देंगे। उनका ध्यान दिलाने के लिये मैं यह कहना चाहता हूं दो चार बातें। उनमें एक बात तो यह है कि जो सन् ५१-५२ में ३ लाख १८ हजार का बजट मंजूर हुआ था उसमें तीन लाख ५६ हजार खर्च किया गया और ३८ लाख २४ हजार रुपये के चीफ मैकेनिकल इंजीनियर ने स्पेयर पार्टस खरीद लिये। इसका बजट में कोई सैंक्शन नहीं था और सप्लीमेंटरी ग्रांट में भी कोई सैंक्शन नहीं लिया। आडीटर ने कहा है कि अपनी रिपोर्ट में कि दिस वाज हाईली इर्रेगुलर (यह बहुत अनियमित था) और आज तक उसकी कोई सैंक्शन ही नहीं। तो इस तरह से किसी भी कर्मचारी का जब कि बजट के जरिये से सैंक्शन न हो, रुपया खर्च कर लेना और फिर उस खर्च का इस माननीय सदन के द्वारा सैंक्शन तक न होना, इस तरह की अव्यवस्था नहीं होनी चाहिये। लेकिन मैं यह भी कह देना चाहता हूं उनके संतोष के लिये कि ऐसी अनियमिततायें तो और भी विभागों में लोग करते रहते हैं कि सैंक्शन नहीं और खर्च कर दिया। इसे रोकना चाहिये। इससे आक्षेप होता है और इस तरह से हाथ खुल जाता है।

एक चीज और खासतौर पर कहना चाहता हूं। माननीय उप-मंत्री जी बैठे हैं। यह जो रोडवेज के स्टेशंस बनते हैं, इसके लिये जमीन अक्वायर की जाती है। मेरे जिले में रोडवेज के स्टेशन के लिये जमीन अक्वायर करने के लिये नाप हुई। जिस जमीन की नाप हुई वह करीब १५, २० बिलकुल छोटे-छोटे किसानों की जमीन थी। उसमें कुछ बेवाओं की और कुछ नाबालिकों की भी जमीन थी। जब उस जमीन की नाप हुई तो वह गरीब किसान थे, वह कहीं अपनी शिकायत भी नहीं पहुंचा पाते थे। लेकिन उसमें एक लड़का जरा कुछ थोड़ा सा लोगों की जान पहचान का, और कुछ कांग्रेस वालों की जान-पहिचान का भी था और जेल भी जा चुका था, चुनान्चे वह आया और माननीय मंत्री विचित्रनारायण शर्मा जी के पैर पर गिरकर रोने लगा कि इतने किसानों की जमीन इस तरह से

ली जा रही है और उनके घर में चूल्हे जलने बन्द हो गये। चुनान्चे उन्होंने आश्वाशन दिया और खुद गये वह मौके पर, जौनपुर में जाकर उन्होंने उस जमीन को देखा और उन्होंने देखा कि यह तो मुनासिब नहीं है, इस जमीन को नहीं लेना चाहिये। एक दूसरी जमीन थी जो कि खाली थी, जोती बोयी नहीं जाती थी। वह एक सज्जन जो कि पाकिस्तान चले गये थे उन्होंने बहुत कम कीमत पर उसे कुछ बड़े आदमियों के हाथ फरोख्त कर दी थी। चुनान्चे शर्मा जी ने जो खाली जमीन थी उसी को कहा कि यह जमीन ठीक है। वह तीन सड़कों के मोड़ पर जमीन थी और उन्होंने आश्वासन दिया किसानों को कि उनकी जमीन नहीं ली जायगी बल्कि यह ली जायगी। मगर बाद में जाने कैसे कैसे उसमें हाथ लग गया किन बड़े बड़े आदमियों का कि जब सेक्शन ४ का नोटीफ़िकेशन हुआ तो वही उन छोटे-छोटे किसानों की जमीन का नोटीफिकेशन होता है।

एक आश्चर्य जनक बात थी। मिनिस्टर देख कर आवे, माननीय मंत्री जी देख कर आवें, आश्वासन देकर आवें, उस आश्वासन के बावजूद भी इस तरह से बड़े आदमी जाने किस तरह से तिकड़म करें कि फिर एक नोटिफिकेशन जारी हो जाय। जब नोटिफिकेशन जारी हो गया फिर वह बेचारा आया और उसमें जो जो कठिनाइयां हुई, आखिर में मुझे यह मालूम हुआ, जानता तो नहीं मैंने सुना है कि माननीय पंतजी ने कहा कि अच्छा जाओ वह जमीन नहीं ली जायगी। पता नहीं क्या कार्यवाही हो रही है। लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि चूंकि अब विभाग उनके हाथमें है, माननीय विचित्रनारायण जी शर्मा उसे देख आये थे और उहोंने कहा था कि नहीं लिया जायगा तो ऐसा न हो कि फिर उसमें उनकी अनजानकारी में फिर वही बात कहीं से हो जाय। जरा उसको देख लेंगे, क्योंकि उसमें जो बड़े लोगों का स्वार्थ है और कुछ लोगों की सिफारिशें हैं, इस तरह की चीजें संभव हैं। हो सकता है कि कुछ फाइल के अन्दर भी मिले। तो उसे देखकर के जो सेक्शन ४ का नोटिफिकेशन हुआ था और जिस आश्वासन के साथ कि वह रद हो जायगा, तो कहीं फिर न ले लिया जाय, बल्कि जो जमीन खाली है और एक मुनासिब जगह पर है वही लेनी चाहिये।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि इस विभाग में तीन चार तरीके पर करप्शन की भी गुंजाइश होती है। एक तो मेरे अनुभव की बात है। एक बार मैं आजमगढ़ से जौनपुर जा रहा था, तो रास्ते में एक इंसपेक्टर की गाड़ी जब पास हो गयी जौनपुर से तो उस वक्त कंडक्टर ने बहुत से आदमियों को गाड़ी में बैठा लिया। उसमें मैं भी था, मेरे और साथी थे और उससे पैसा वैसा भी ले लिया और टिकट नहीं दिया। कुछ दूर जाने के बाद हम लोगों ने हमारे साथी ने, यह कहा कि इसने टिकट नहीं दिया और सुपीरियर क्लास में भी लोगों को बैठा दिया और खड़ा कर दिया और यह कह कर कि इंसपेक्टर चला गया, अब जितने आदमी हों सब आओ। फिर एतराज करने पर टिकट काट दिया। लेकिन हम लोगों ने जाकर, जो शिकायत की किताब थी उसमें सब बातें लिख दीं, चुनान्चे तहकीकात के बाद जो ज्यादा टिकट बाद में उसने काट दिये थे वह वाकया सही पता चल गया और ऐक्शन हुआ। वह बरख्वास्त भी कर दिया गया। दूसरी बात यह करते हैं कि जैसे मुझे जौनपुर से बनारस जाना है। वह यह करते हैं कि पहले बनारस वालों को टिकट काट करके तब बीच वालों का काटते हैं, इसलिये कि जिन लोगों को बीच में जाना होता है वह भी बनारस का ले लेते हैं। अब किसी को पिंडरा जाना है उसने बनारस का टिकट ले लिया। वह तो पिंडरा में उतर गया, उस टिकट को रख लेते हैं और दूसरे मुसाफिर जो पिंडरा से बैठते हैं उनके जरिये से टिकट फ़रोख्त कर देते हैं। उसमें पकड़ भी नहीं होती। इसके अलावा एक बार का जौनपुर का वाकया है कि मेरे भाई जौनपुर से गांव जा रहे थे। टिकट लेने गये, उसने कहा कि टिकट सब बिक चुके हैं जबकि टिकट बिके नहीं थे। वह गया बस के पास और उससे यह कहा कि स्टैंडिंग के लिये टिकट दे दो। उसने स्टैंडिंग के लिये भी नहीं दिया। लेकिन स्टैंडिंग के क्या वह तो पूरे टिकट बिके ही नहीं थे। इस तरीके पर मंशा यह कि टिकट यहां से न दें और बाद में कंडक्टर के पास मुसाफिर जायगा और वह जिसको चाहेगा कुछ ले देकर बैठा लेगा, या फिर रास्ते में उतरना है, इस तरह की कोई बात। चुनान्चे इस बात की शिकायत उन्होंने लिख कर दिया। मैंने

[श्री द्वारका प्रसाद मौर्य]

विभाग को दिया। उसमें ऐक्शन लिया गया, दो आदमियों को सजा दी गयी और यह बात सही पायी गयी। तो इन हथकंडों को रोकने के लिये सख्त ताकीद होनी चाहिये। मुसाफिरों को टिकट जैसे मिलने चाहिये और जिस नियम से मिलने चाहिये उसमें इस प्रकार की धांधली होती है और इस प्रकार से करप्शन का मौका मिलता है। क्योंकि माननीय विचित्र नारायण जी शर्मा अब तक इसके मंत्री थे तो शायद हमारे माल मंत्री जी को इन हथकंडों का ज्ञान न हो इसलिये मैंने बतला दिया ताकि उनकी दृष्टि इधर रहे। यह कुछ अनियमिततायें ऐसी हैं जिनकी तरफ ध्यान देना चाहिये। जैसी कि आडीटर की रिपोर्ट से मालूम होता है। वह यह है कि—

"(१) रोकड़ियों के पास रोकड़ बाकी धनराशि उनकी जमा की हुई जमानत की धनराशि से कहीं अधिक थी।

(२) अनधिकृत व्यक्तियों के पास नगद धनराशि रहने दी जाती थी जिससे वे इसका अपहरण करके भाग गये।

(३) मीलोमीटर के बिना गाड़ियों को सड़कों पर चलने दिया गया जिसका नतीजा यह हुआ कि ठीक से जांच नहीं हो सकी कि ये गाड़ियां कितने मील चली। इसके अलावा कुछ न कुछ खराबी के कारण बहुत अधिक पैट्रोल खाने वाली गाड़ियों को सड़कों पर चलाया जाता रहा जिससे सरकार का बड़ा नुकसान हुआ।

(४) ट्रांसपोर्ट कमिश्नर या सरकार की पूर्व अनुमति के बिना और वित्तीय नियमों का पालन किये बिना जनरल मैनेजर ने अधिक मात्रा में मोटर गाड़ियों के फुटकर पुरजों की खरीद की।

(५) कंडक्टरों ने टिकटों की बिक्री से होने वाली आय की धनराशि कम जमा की थी, वह उनसे तुरन्त वसूल नहीं की गई और बहुत दिन तक यह धनराशि पड़ी रही।

(६) बिना वास्तविक आवश्यकताओं के ही वित्तीय वर्ष के अन्त में रुपया निकाल लिया गया।"

यह बातें हैं जो ध्यान देने की हैं। इसके अलावा इस विभाग द्वारा जनता को काफी सहूलियत भी पहुंची है और अधिक मात्रा में जो करप्शन की बात कही जाती है वह मैं समझता हूं कि नहीं भी है। लेकिन ऐसी अनियमितताओं को रोका जाय ताकि इस तरह की शिकायतें न हों और जो रुपये का नुकसान हो जाता है या कोई लेकर चला जाता है और वसूल नहीं हो सकता है तो यह बात नहीं होनी चाहिये।

मैं समझता हूं कि जो विधेयक है यह बहुत ही सुन्दर रूप से और सभी बातों का ध्यान रखकर उपस्थित किया गया है जिसमें कोई कारण नहीं है कि इसको सिलेक्ट कमेटी को भेजा जाय। इसलिये मैं इसका विरोध करता हूं और इस विधेयक का समर्थन करता हूं।

श्री नवल किशोर (जिला बरेली)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, यह जो ट्रांसपोर्ट का विधेयक सदन के सामने प्रस्तुत है, इस पर दो दिन से डिबेट चल रही है मगर इस विधेयक के अन्दर जो प्रावीजन्स हैं उन पर कम वादविवाद हुआ, अधिकतर इस बात पर हुआ कि समाजीकरण और राष्ट्रीयकरण क्या है। मैं पहले इसके कि कुछ कहूं, मैं माननीय उपाध्याय जी को बधाई देना चाहता हूं, इसलिये कि समाजवादी पार्टी के मेम्बर होते हुये भी उन्होंने अपनी स्पष्ट राय प्रस्तुत की। यह हिम्मत की बात थी, इसलिये वह बधाई के पात्र हैं। मैंने इस विधेयक को शुरू से आखिर तक पढ़ा लेकिन मुझे इसमें समाजीकरण या राष्ट्रीयकरण, आदि शब्दों का कहीं भी प्रयोग नहीं मिला। मैं नहीं समझ पाया कि इस पर जो इतना विवाद

हुआ वह किस आधार पर हुआ। इस विधेयक में कहीं भी सरकार ने नहीं कहा कि हम ट्रांसपोर्ट का समाजीकरण और राष्ट्रीयकरण करना चाहते हैं।

श्रीमन् यदि आप मुझे आज्ञा दें तो खंड (३) में सिर्फ इतना लिखा है कि—

"यदि राज्य सरकार के मतानुसार सार्वजनिक हित तथा सामान्य कल्याण के लिये अथवा सुदक्ष परिवहन को विकसित एवं चालू रखने के लिये ऐसा करना आवश्यक हो तो वह सरकारी गजट में विज्ञप्ति प्रकाशित करके प्रख्यापित कर सकती है कि किसी ऐसे मार्ग पर या उसके किसी भाग में, जो निर्दिष्ट किया जाय, साधारणतः अथवा किसी वर्ग विशेष की पथ-परिवहन सेवायें इस अध्यादेश के उपबंधों के अनुसार केवल राज्य सरकार द्वारा ही, अथवा रेल्वे के सहयोग में (in conjunction with railways) राज्य सरकार द्वारा अथवा अंशतः राज्य सरकार द्वारा अथवा अंशतः दूसरों द्वारा चालित और संचालित (run and operated) होंगी।"

इसमें यह भी नहीं लिखा है कि स्टेट की कोई मोनोपोली होगी। सिर्फ इतना है कि यदि सरकार चाहेगी किसी रूट को लेना तो वह उसको किसी एक तरीके से कर सकती है। मैं एक बात मानता हूं कि जो इस समय रोडवेज का ढांचा है उसको मैं अपने मतानुसार समाजीकरण नहीं मानता हूं न राष्ट्रीयकरण मानता हूं और न इस वादविवाद में जाने की आवश्यकता ही है। बात यह है कि आज से ५—६ साल पहले हमारा जो तरीका बसेज का था उससे यात्रियों को बहुत परेशानियां थीं। इसका भी मैं बहुत ज्यादा जिक्र नहीं करूंगा क्योंकि उपाध्यायजी ने स्वयं माना है कि बहुत ज्यादा दिक्कतें थीं आने जाने में जिसकी वजह से सरकार ने अपनी रोडवेज चलाई और यह भी आज माना है कि इससे यात्रियों को बहुत अधिक सुविधायें प्राप्त हुई हैं। इसके ऊपर कोई दो राय नहीं हैं।

दूसरी चीज उपाध्याय जी ने यह कही थी कि उनको भी इस प्वाइंट पर आपत्ति नहीं है कि सरकार जो सड़कें लेना चाहे ले, अपनी मोटरें चलाये। उनकी आपत्ति यह थी कि सरकार ने मोटरें तो चलायीं लेकिन उसको कोई विशेष मुनाफा नहीं हुआ। इसके जवाब में मैं यह कहूंगा कि मुनाफा न होने का कारण यह था कि हम अपने मुनाफे को काफी अंश में दूसरे लोगों में बांट देते हैं। मैं समझता हूं कि कल्याणकारी राज्य में मुनाफे का मोटिव कोई विशेष नहीं होना चाहिये। मगर साथ ही साथ मैं यह भी समझता हूं कि वेलफेयर स्टेट कोई आड़ नहीं होनी चाहिये हमारी ऐडमिनिस्ट्रेटिव इनएफिशेन्सी की। मेरा अपना ख्याल है कि इसमें कोई शक नहीं है कि सरकार की नियत यह नहीं है कि हमको अधिक मुनाफा हो। लेकिन जो उन्होंने आंकड़े दिये कि १ रु० ५ आ० फी दिन मुनाफा होता है एक बस से तो मैं समझता हूं कि यह ठीक नहीं है। इससे यह बात साबित होती है कि हमारे डिपार्टमेंट की जो ऐक्चुअल वर्किंग है उसमें कहीं न कहीं दोष अवश्य है और मैं चाहता हूं कि सरकार इस ओर ध्यान दे कि जो इस तरह के लूप-होल्स होते हैं वे दूर हों क्योंकि इस तरह की शिकायतें हैं कि वर्कशाप्स से हजारों स्पेयर पार्ट्स का गोलमाल हो जाता है। लेकिन इससे जो हमारा सिद्धान्त है कि हम सरकारी रोडवेज चालू करेंगे उसके ऊपर कोई बात नहीं आती है।

उपाध्याय जी ने यह भी कहा कि अधिक कम्पेन्सेशन मिलना चाहिये, सो जैसे कि मैंने शुरू में उनको बधाई दी थी कि कम से कम आज उन्होंने इस बात को माना कि जो हमारा मत था और जिसके आधार पर हमारे संविधान में भी इस बात का एक प्राविजन है कि यदि सरकार किसी की कोई वस्तु लेगी तो उसका उसको कम्पेन्सेशन देगी वह ठीक है। जहां तक इस बिल का सम्बन्ध है यह मानी हुई बात है कि जो हमारा पिछला ऐक्ट था उससे कई मानों में इसमें सुधार किया

[श्री नवल किशोर]

गया है। काफी मौका दिया गया है मोटर ओनर्स के लिये, क्योंकि पहले नोटीफिकेशन होगा, उसके बाद एक बोर्ड बैठेगा जो उनके आब्जेक्शंस को देखेगा और फिर अपना मत देगा। इसके बाद अगर उनको हटाया ही जायेगा तो उनकी मोटर सरकार खरीद लेगी। इसमें शब्द "may" आया है मगर मैं समझता हूं कि कानून में "may" और "shall" में कोई बहुत फर्क नहीं होता है। मैं समझता हूं कि यह उचित ही है कि उनकी मोटरें उचित कीमत पर सरकार ले ले। फिर उसके अन्दर ट्रेनिंग की बात भी कही गयी है। इससे मैं समझता हूं कि अनएम्पलायमेंट का जो बड़ा भारी सवाल इस स्टेट और देश के सामने है वह भी कुछ मात्रा में अवश्य दूर होगा।

ऐडवाइजरी कमेटी की भी इसके अन्दर बात कही गयी है। इसमें गो यह स्पष्ट नहीं है कि सारे स्टेट के लिये एक कमेटी होगी या रीजनवाइज होगी लेकिन मैं यह समझता हूं कि कमेटी यदि सारे स्टेट की एक न होकर अगर जोनवाइज होगी तो ज्यादा अच्छा होगा। इसलिये मैं समझता हूं कि जब इतनी बातों के अन्दर इसमें उचित ढंग से इम्प्रूवमेंट (सुधार) किया गया है उसके बाद इस बात की मांग करना कि इसको सेलेक्ट कमेटी में भेज दिया जाय इस स्टेज पर कुछ अधिक उचित नहीं है। और कम्पेंसेशन की बाबत जो उनको संशोधन पेश करना हो जिस समय धारावाहिक विचार हो वह उन सब बातों को पेश कर सकते हैं। उस समय काफी मौका मिलेगा। मुझे इस बात की खुशी है कि उन्होंने भी इस बात को सिद्धान्ततः माना कि सरकार को यह अधिकार है और यह उचित भी है कि सरकार इन सड़कों को ले और अपनी मोटरें उन पर चलाये। इन शब्दों के साथ मैं इस बिल का समर्थन करता हूं।

श्री नारायण दत्त तिवारी (जिला नैनीताल)—श्रीमन्, मैं आपकी आज्ञानुसार माननीय मदन मोहन उपाध्याय द्वारा प्रस्तुत संशोधन का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं।

इसके पहले कि मैं इस संशोधन के समर्थन में आपका ध्यान इस विधेयक की मुख्य पृष्ठभूमि की ओर ले जाऊं मैं इस बात को आवश्यक समझता हूं कि मैं माननीय लक्ष्मीरमण जी आचार्य द्वारा प्रस्तुत विश्लेषण का भी विश्लेषण करूं।

श्रीमन्, तिल का ताड़ बनाया जाना मैंने और आपने दोनों ने सुना होगा। लेकिन बिना किसी आधार के, किसी वस्तु या तथ्य को जो कि कहीं हो ही नहीं, विद्यमान ही न हो, उसको प्रतिबिम्बित कर इतनी ऊंचाई तक पहुंचा देना, इस कला का प्रदर्शन तो मैंने सदन में आज ही देखा। मेरा निष्कर्ष यह है कि माननीय लक्ष्मीरमण जी आचार्य का आज का भाषण लक्ष्मीरमण आचार्य का भाषण नहीं था बल्कि इस कांग्रेसी सरकार के एक नवारूढ़ डिप्टी मिनिस्टर का भाषण था। श्रीमन्, उन्होंने सोई हुई मुर्छना को, जगी हुई बापू की सांस्कृतिक वाणी को इस सदन में जो उन्होंने मुखरित किया इसके लिये वह बधाई के पात्र हैं। लेकिन उस बधाई को उन्होंने अपने आपको और अपनी सरकार को बधाई दे डाली। आखिर वह कहते क्या हैं? बापू ने कभी कहा था कि हमको मुआविजा देना चाहिए उस मुआविजे के सिद्धान्त को आज इस विधेयक में स्वीकार किया गया है। इसलिये उन्होंने अपने आपको स्वयं बधाई दे डाली। लेकिन श्रीमन्, इस विधेयक में मुआविजे के सिद्धान्त को प्रस्तुत करने के लिये बधाई की पात्र सरकार नहीं है। अगर कोई है बधाई का पात्र तो वह सुप्रीम कोर्ट है, वह हमारा उच्च न्यायालय है जिसने अपनी रूलिंग के द्वारा, अपने निर्णय द्वारा इस सरकार को मजबूर किया कि वह मुआविजा के सिद्धान्त को इस विधेयक में लाये। बापू को सांस्कृतिक वाणी को माननीय

आचार्य जी जैसे मित्र पदारूढ़ होकर भूल जाते हैं। कहा यह जाता है कि प्रजा सोशलिस्ट पार्टी के माननीय सदस्य मदनमोहन उपाध्याय जी ने मुआविजे की बात कह दी। मोटर मालिक जो पूंजीपति हैं, शोषण की व्यवस्था का समर्थन कर दिया। कितनी ही चुनौतियां दे दी गयीं। इस बात की चुनौती हुई, उस बात की चुनौती हुई। श्रीमन् मैं आपसे निवेदन करूंगा कि एक दूसरे को चुनौतियां देना बड़ा आसान होता है। और तथ्यों के संसार में विचरण करना दूसरी बात होती है। मैंने स्वयम कई ऐसी चुनौतियां दी हैं आंकड़ों के सम्बन्ध में। मुझे उसमें माननीय मुख्य मंत्री के शब्द याद आते हैं कि इस प्रकार की चुनौतियों से काम नहीं होता। लेकिन मैं एक ही चुनौती देता हूं आचार्य जी जैसे मित्रों को कि वह आज के पहले कल इस बिधेयक पर माननीय मदनमोहन उपाध्याय के भाषण के पहले जिनके लिए कहा गया कि उन्होंने मोटर मालिकों की वकालत की, उनकी वकालत के पहले, उनका एक भी भाषण दिखला दें कि उन्होंने पहले इस सदन में विधेयक के आने के पहले कभी मुआविजे की मांग की। आप कहीं नहीं ढूंढ़ सकते हैं। आपने सुप्रीम कोर्ट के फैसले के अनुसार मुआविजे की दरें इस बिल में निश्चित कीं। एक फार्मूला पेश किया। जब आप का फार्मूला पेश हुआ तो हमारी तरफ से भी माननीय उपाध्याय जी ने कहा कि अगर हम को इस फार्मूले को मानना ही है तो फार्मूला उचित और न्यायसंगत होना चाहिए। तो क्या बुरा है? १० गुना की बात यहां पर कही गयी। किस प्रकार से जमींदारी उन्मूलन में १० गुना का विरोध किया गया था उसकी पृष्ठभूमि में इनको मुआविजा देने की बात अगर कही जाती है तो उसको समझने की जरूरत है। जमींदारी का मुआविजा किसानों से वसूल किया गया किन्तु यहां पर क्या आप १० गुना किरायेदारों से वसूल कर रहे हैं? यह तो आपने नहीं कहा। आप यह नहीं कहते हैं कि यात्रियों से मुआविजा वसूल लेकर मोटर मालिकों को दे रहे हैं। सरकार को स्वयं यह सोचना है कि किस प्रकार से यह किया जायगा। अगर कोई तुलना किसी बात के लिये दी जाय तो कम से कम वह ऐसी होना चाहिये कि जो वास्तविक तुलना हो।

कहा जाता है कि हमारे मुख्य मंत्री जिनका हम सभी आदर करते हैं यहां इस राज्य के प्रत्येक नागरिक की प्रतिबिम्बित भावना के स्वयं प्रतीक हैं। बहुत उचित है जो हो सकता है कि प्रत्येक नागरिक की भावना के वह प्रतीक हों लेकिन एक मुख्य मंत्री को ही राज्य समझ लेना यह गम्भीर कल्पना कम से कम मैं नहीं समझता कि आचार्य जी जैसे महानुभाव कर सकेंगे। इतिहास के पुराने पृष्ठों में आपने पढ़ा होगा कि एक नेपोलियन थर्ड फ्रान्स में हुये हैं उन्होंने भी ठीक इसी प्रकार एक गलती की थी जो कि आज आचार्य जी कर गये। उन्होंने कहा था कि "आइ एम दि स्टेट" यह वह छोटा नेपोलियन बराबर कहा करता था। वही आज हमारे आचार्य जी कहते हैं कि हमारे मुख्य मंत्री जी ही स्वयं 'राज्य' हैं। आज यह एक नया फार्मूला प्रतिपादित वह कर रहे हैं कि मुख्य मंत्री जी ही राज्य हैं। मैं आपसे क्या कहूं वह नेपोलियन का इतिहास मशहूर है जो कि छोटे नेपोलियन के नाम से कहा जाता है। मैं यह गुस्ताखी नहीं कर सकता कि आचार्य जी के शब्दों में मुख्य मंत्री को ऐसा कह सकूं। फिर उन्होंने यहां पर यह भी कहने का साहस किया कि राज्य और समाज में कोई फर्क नहीं है। समाज ही राज्य है और राज्य ही समाज है। यह नई फिलासफी आज सामने रखी गयी है। मैंने भी थोड़ा बहुत राजनैतिक विज्ञान का अध्ययन किया है। रुशो और नीत्शे जैसे दार्शनिक का भी कुछ अध्ययन करने की कोशिश की है लेकिन कहीं पर इस प्रकार से नहीं सुन सका। जो लोग नीत्शे के 'सुपरमैन' में विश्वास करते हैं वह कह सकते हैं कि इस प्रकार की बात करना कहां तक उचित है। आचार्य जी ही इस प्रकार से कहने का साहस कर सकते हैं कम से कम मैं नहीं कर सकता हूं और कोई भी सदस्य इस प्रकार से कहने का साहस नहीं कर सकता है। इसके बाद भी आगे चल कर उन्होंने एक बड़ा गम्भीर मर्मस्पर्शी चित्रण किया। उन्होंने

[श्री नारायणदत्त तिवारी]

यह कहा कि प्राइवेट मोटर मालिकों की बसेज को घंटों दारोगा थाने के सामने खड़े रखते हैं। ४ दिन में एक बार चलती हैं, ओवरलोडिंग कई बार हो जाता है, कोई उनके ऊपर नियन्त्रण नहीं है। इसमें हमारे शुक्ल जी भी बह गये। मैं आचार्य जी से पूछना चाहता हूं कि हमारे आचार्य से और उनकी विचारधारा को माननेवाले मित्रों से कि अगर दारोगा साहब २, २ घंटे तक किसी भी मोटर बस को चाहे वह रोडवेज की हो या प्राइवेट ओनर की हो, अगर खड़ा रखते हैं तो उसके लिये कौन जिम्मेदार है? क्या उसके लिये मोटर ओनर जिम्मेदार हैं? उसके लिये आपकी ही पालिसी की वजह से आपका दारोगा जिम्मेदार है जो कि २ घंटे तक आपके शब्दों के अनुसार गाड़ी को खड़ी रखता है। कहां गया आपका वह कानून और कहां गया आपका वह शासन? क्यों नहीं आप उसको उसके द्वारा रोकते? आपने कितने दरोगाओं को इस अपराध में निकाला। क्या आपके पास शिकायत नहीं आयी कि वह मोटर ओनर के गरीब ड्राइवर को थाने के सामने खड़ा रखता है? क्या आपने उनका चालान कराया है? तो उसकी शिकायत आप हमसे करने चलें तो इसका दोष हमारे ऊपर कैसे आ सकता है? किराया कौन तय करता है? श्रीमन् आप जानते हैं कि आज सरकार स्वयं किराये की दरों को तय करती है। वह मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट सन् १९४० ई० का बना हुआ है। अगर ओवर क्राउडिंग होता है तो कहां गया वह आपका मोटर वेहिकल्स ऐक्ट? आप उसके जरिये से उनको दंड क्यों नहीं देते? हम से कहते हैं कि हम सारे सरकारी अधिकारियों को एक ही लाठी से हांकते हैं तो मैं पूछता हूं कि क्या वही धृष्टता आज आप नहीं कर रहे हैं? अगर एक मोटर मालिक बेईमान है, ओवर क्राउडिंग करता है, हो सकता है, कोई ओनर ऐसी गलती करता हो, लेकिन जब आपके कानून और ऐक्ट मौजूद हैं तो आप उनको इस्तेमाल कीजिये, उनको लागू कीजिये। लेकिन इस प्रकार कह कर अपनी जिम्मेदारी को माननीय उपाध्याय जी और विरोधी दल पर डालने का काम केवल माननीय मंत्री जी ही अथवा डिप्टी मिनिस्टर साहब ही कर सकते हैं।

इसके बाद सिंचाई कर बढ़ाने की बात कही गयी। ऐसा मालूम होता है कि हमारे दल पर माननीय आचार्य जी का विश्वास उठ गया उस दिन से जिस दिन हमने यह ग़लती की कि सिंचाई करके विरुद्ध आवाज़ उठाई। अगर माननीय आचार्य जी यहां पर कुछ कहने के पहले अपनी कांग्रेस पार्टी की मीटिंग में पश्चिमी जिलों के माननीय विकल जी आदि लोगों से पूछ लिये होते कि वहां के लोगों ने उनकी पार्टी के सदस्यों से क्या कहा, तथा इसके बारे में उनके क्या विचार हैं, तो अच्छा होता। यह ठीक है कि वे आन्दोलन के पक्ष में न हों लेकिन मैं यह नहीं समझ पाया कि सिंचाई कर बढ़ाये जाने से उनको यह ग़लतफहमी हो सकती है कि यह सिंचाई कर पूंजीपतियों पर लगाया गया था और उसी के कारण उनका समाजवादी दल पर से विश्वास उठ गया जिस दिन से उसने सिंचाई कर का विरोध कर दिया। जिस प्रकार से सरकार मोटर मालिकों को पूंजीपति समझती है उसी प्रकार से किसानों को भी पूंजीपति समझती है। सरवान्स ने अपनी किताब में जो लिखा है मैं केवल उससे उनकी तुलना कर सकता हूं। उसने लिखा है कि मैं यह कल्पना करता हूं कि मैं अपने एक महान् शत्रु से लड़ रहा हूं, उस पर प्रहार कर रहा हूं, चारों तरफ विरोधी हैं वे भी मुझ पर प्रहार कर रहे हैं। उसी प्रकार से आचार्य जी अपनी समाजवाद की नयी प्रतिकल्पना में तलवार घुमा रहे हैं और उनके हथियार का सब से पहला शिकार कौन हुआ——मोटर मालिक। उनके उस राष्ट्रीयकरण और समाजीकरण का पहला शिकार हुआ मोटरमालिक। मैं आपकी आज्ञा से उनसे पूछना चाहता हूं कि अगर आप इस समाजीकरण के प्रथम शिकार बिरला, टाटा, तथा अन्य देशी और विदेशी पूंजीपतियों को करते तब तो ठीक भी कहा जा सकता था लेकिन

आपको तो इन विदेशी पूंजीपतियों लिपटन, ब्रुकब्रांड तथा अन्य देशी और विदेशी पूंजीपतियों के बारे में तो कुछ कहना नहीं है, आपके समाजवाद का आरम्भ होता कहां से है ऊपर से नहीं नीचे से। जो सब से अधिक शोषण करते हैं, दमन करते हैं, उनसे शुरू न करके आप नीचे से शुरू करते हैं, आप जड़ से शुरू करते हैं, मोटर मालिकों से शुरू करते हैं, सिंचाई कर बढ़ा कर किसानों से शुरू करते हैं। अगर आप अपनी इस समाजवाद की परिभाषा को आज हमारे गले के अन्दर ठूंसना चाहें तो विश्वास रखिये हम इसके शिकार होने वाले नहीं हैं।

उन्होंने बहुत सी दलीलें दीं, उनका जवाब देकर मैं सदन का अधिक समय नहीं लेना चाहता, मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूं कि अगर आप कसौटी पर कल से आज तक जो भाषण हुए हैं उनकी तुलना करेंगे तो आपको मालूम होगा कि एक भी दलील ऐसी नहीं है जिससे आपको यह मालूम हो सके, या यह साबित हो सके कि हम प्रवर समिति में भेजे जाने के अपने संशोधन से किसी प्रकार भी गिरे हैं। हमने केवल यही कहा कि (ट्रान्जीशनल पीरियड में) संक्रमणकाल में, आपको मोटर मालिकों को रखना पड़ेगा। बार बार कहा गया था कि रोडवेज बसेज और प्राइवेट बसेज भी साथ-साथ चलें। अरे! यह तो हो रहा है आज कल भी। क्या साहस है इस सरकार को कहने का कि सारे रूट्स को हम कर लेंगे? अगर है हिम्मत तो माननीय मंत्री जी घोषणा करें कि कल से हम सारे यू० पी० के रूट्स को लेकर समाजीकरण कर रहे हैं। लेकिन, नहीं, वहां तो फाइनेंशियल प्रश्न आ जाती है, वहां प्रायरिटी का प्रश्न आ जाता है कि कैसे हाथ में लें? तो जब सरकार की यह हिम्मत नहीं है, आज की अर्थ व्यवस्था ऐसी नहीं है कि सारी सड़कों को अपने हाथ में ले सके, सारे रूट्स को अपने हाथ में ले सके, तो मोटर मालिक तो रहेंगे ही। आप देखें श्रीमन्, कि इस समय यू० पी० में ५,२१९ मील रोडवेज की बसेज चलती हैं और ६,२३२ मील प्राइवेट मोटर वालों की बसें चलती हैं। श्रीमन्, मुझे अच्छी तरह से याद है कि माननीय उपाध्याय जी ने कहा था कि हम समाजीकरण के लिये आज तैयार हैं, परन्तु संक्रमण-काल के लिये प्राइवेट मोटर मालिकों और सरकारी रोडवेज की बसें साथ-साथ चलें। उससे इरादा यह नहीं था कि एक ही रूट पर रोडवेज की बसेज भी चलें और प्राइवेट मोटर मालिकों की बसेज भी चलें या कोई कम्पटीशन हो। उन्होंने स्पष्ट कहा था कि विधेयक की धारणा के अन्दर, विधेयक की प्रस्तावना के अन्दर जो सम्भव हो सके, और ज्यादा से ज्यादा सहूलियतें यात्रियों को मिल सकें इस प्रकार से यह विधेयक बनाया जाय तो शायद यह संक्रमणकाल का मौका न हो। यह कहने की हिम्मत होनी चाहिये कि हम सारे रूट्स को कर लेंगे। वैसी हिम्मत उनको नहीं है। फिर श्रीमन्, कितने मोटर मालिक पूंजीपति हैं इसकी तरफ भी जरा आप ध्यान दें। श्रीमन् परिवहन विभाग ने एक रिपोर्ट पीली जिल्द की हाल ही में प्रसारित की है और हमारे यहां कितने मोटर वाले हैं और कितने मील तक उनकी मोटरें चलती हैं, सरकारी बसेज आदि कितनी हैं और वे कितने मील तक चलती हैं इन सबके आंकड़े दिये हुए हैं। माननीय मंत्री जी, माननीय आचार्य जी तथा माननीय शुक्ल जी का कितने पूंजीपतियों से मुकाबला पड़ा है वह इससे साफ-साफ मालूम हो जायगा। अब आप देखें कि इस समय कुल २,७९१ प्राइवेट मोटर वालों की पैसेंजर बसेज ऐसी हैं जो इस प्रान्त में आपरेट होती हैं। उन २,७९१ बसेज को चलाने वाले २,१८७ बस आपरेटर्स हैं। इस तरह से एक मोटर मालिक की सवा बस पड़ती है। चाहे वह पसीने की कमाई से हो, चाहे गिरवी रख कर या जेवर रख कर हो लेकिन मोटर मालिक की सवा बस से कम ही पड़ती है। इसी रिपोर्ट में लिखा है कि २,१८७ आपरेटर्स में १,८५३ आपरेटर्स ऐसे हैं जिनके पास केवल एक बस है और ३३४ आपरेटर्स ऐसे हैं जिनके पास २ से लेकर १० तक बसेज हैं। अब आप ट्रक्स यानी गुड्स कैरियर्स को देखें जिनसे सामान ढोया जाता है। इस तरह के

[श्री नारायण दत्त तिवारी]

३,६३१ आपरेटर्स हैं जिनके पास १ से लेकर ४ तक ट्रक्स हैं और केवल ३४ आपरेटर्स ऐसे हैं जो ४ से १० ट्रक्स तक चलाते हैं। केवल ६ आपरेटर्स यू० पी० भर में जिनके पास १० ट्रक्स से ऊपर हैं। यह हमारे पूंजीपति बिड़ला, टाटा जिनके खिलाफ हमारी सरकार और हमारे माननीय मंत्री जी पड़े हुए हैं। यह संख्या है जिसको आपने देख लिया। तो संक्रमणकाल के लिये कोई सहूलियत देनी चाहिये और उचित न्याय मिलना चाहिये। हमको चाहिये कि इस विधेयक को सुन्दर ढंग से बनावें। श्रीमन्, आप स्वयं सोचे कि ट्रांसपोर्ट के लिये तो कानून बनाया जा रहा है और वह प्रवर समिति में न जाय? राज्य के यातायात प्रणाली में इतना परिवर्तन किया जा रहा है और उस पर गम्भीरता पूर्वक विचार न कर सकें जिस पर हाईकोर्ट एक बार फैसला दे चुका है। श्रीमन् १११ पेज में उसका जजमेंट है, रोडवेज ट्रांसपोर्ट के बारे में हाई कोर्ट दूसरा जजमेंट दे चुका है और तीसरा फैसला सुप्रीम कोर्ट का हो चुका है। क्या आप समझते हैं कि इससे हमारी सरकार की बदनामी नहीं होती है कि उसके बनाये हुए कानून गैरकानूनी करार दिये जांय जिसके खिलाफ इतने स्ट्रिक्चर्स पास हुए, क्या इससे बदनामी नहीं होती है? मालूम होता है कि सरकार को बदनामी से अब कोई डर ही नहीं है लेकिन हमको इस सदन की बदनामी का डर अवश्य है और विरोधी दल को इस सदन की मर्यादा की रक्षा अवश्य करनी चाहिये। हम चाहते हैं कि इस पर गम्भीरता पूर्वक विचार किया जाय ताकि फिर कभी न्यायालय के अन्दर हमारा पास किया हुआ ऐक्ट जाय जो कम से कम हम यह तो कह सकें कि हमने उस पर गम्भीरता पूर्वक विचार किया था।

लेकिन माननीय मंत्री जी इस सदन के अधिकारों को रक्षित नहीं करना चाहते, वह चाहते हैं कि इस सदन की मर्यादा भी कुंठित हो और साथ ही वह इस पर प्रवर समिति द्वारा गम्भीर विचार करने का भी अवसर देना नहीं चाहते। हम आज उनको सदन के इन अधिकारों को कुंठित करनें से रोकना चाहते। यह कहा गया कि आप अपने समाजीकरण का चित्र तो पेश कीजिए। कितनी बार चित्र पेश करें समाजीकरण का और समाजवाद का? वह चित्र समाजवाद के पुजारियों के सामने पेश करना तो एक धृष्टता होगी। जो जीवन भर सोशलिस्ट पैटर्न आफ सोसाइटी के लिये कोशिश करते रहे हों उनको हम अल्प मत वाले जिनकी संख्या सदन में कुल २८ हो वह समाजीकरण का चित्र दिखायें तो यह हमारी गुस्ताखी ही होगी लेकिन अगर वह देखना चाहते हैं तो मैं तो दो चार नमूने आप के सामने पेश करूंगा। क्या यह सरकार भूल गई है कि सन् ५० में भारतीय पार्लियामेंट ने एक रोड ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन ऐक्ट पास किया था और ताज्जुब है कि उसका इस सरकार को पता भी नहीं हुआ जबकि उन्होंने यह स्टेट गवर्नमेंट के लिये ही पास किया था। उनका मंशा था कि स्टेट गवर्नमेंट इसका लाभ उठावें और जहां-जहां सड़कों को राजकीय रूप से लिया गया हैं उनमें कारपोरेशन बनें। उसमें लिखा हुआ है कि:—

"The State Government may by notification in the official Gazette establish a Road Transport Corporation for the whole or any part of the State."

यानी अगर राज्य सरकार स्टेट ट्रांसपोर्ट को चलावे तो वह गजट में नोटीफिकेशन देकर कारपोरेशन की स्थापना कर सकती है। आपकी कांग्रेसी सरकार तो केंद्र में भी है, पार्लियामेंट में भी कांग्रेस का ही बहुमत है, वह भी सोशलिस्टिक पैटर्न आफ सोसाइटी चाहते हैं तो जब उन्होंने वहां रोड ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन ऐक्ट पास कर दिया है तो आप उसको क्यों नहीं लागू करते? अब बतायें कि हम किस की मानें (एक सदस्य मथुरा वाले की) (हंसी) आज ५ साल बीत गये हैं। बम्बई ने अपने यहां इस ऐक्ट को लागू कर के कारपोरेशन बना लिया, दिल्ली ने अपने यहां बना लिया और मद्रास ने भी रोड ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन अपने यहां बना लिया लेकिन इस सरकार को उसकी जरुरत ही नहीं है। यहां तो पहले ही "स्टेट विदिन दि स्टेट" मौजूद है और वह यहां का ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट है। कहीं भी यह कानून लागू होता है कि विभाग के द्वारा

इस ट्रांसपोर्ट को चलाया जाय? कभी विभाग के द्वारा भी समाजीकरण हुआ है ? अगर वह हो सकता तो सब से बड़ा समाजीकरण हिटलर, मुसोलिनी और स्टैलिन के जरिये हुआ होता, जो विभाग के लोगों की जबान से निकले, एटम बम से लेकर साहित्यकारों की रचना तक सब उन का ही क्षेत्र है और उनका ही पक्ष है, तो क्या यही उनकी प्रजातंत्र की प्रणाली है ? यही उनका राष्ट्रीकरण विभाग के द्वारा होता है । यह मेरे पास ए० डी० गोरावाला की रिपोर्ट है, उस में साफ लिखा है कि विभाग का मैनेजमेंट बहुत ही रेयर होना चाहिये और बहुत ही असाधारण रूप से होना चाहिये क्योंकि यह स्वायत्त शासन की जरूरतों के बिलकुल उल्टा पड़ता है । वह अंग्रेजी में यह है कि--

"Like private agency departmental management must be the rare exception, not the general rule. In many ways it is the direct negation of the requirements of autonomy. It militates against initiative, flexibility in the sense of freedom from the usual administrative procedure regarding financial sanction, government pay scales, recruitment, dismissal, etc., the business angle and business methods, in short, the setting up of that sound 'State enterprise tradition', postulated as essential for the success of State enterprises and the proper solution of the immediate problem."

किसी प्रकार से उसमें गुंजाइश नहीं होती कि कोई आदमी अपने विचार से चल सके, न उसमें कोई लचीलापन होता है और वह स्वतंत्र नहीं रहती है जो बसों में आम तौर पर होना चाहिये ।

"For departmental management means management by one or more Administrative Departments as part of their larger routine, inevitably in conjunction with the Finance Department as part of its own routine."

क्योंकि जब डिपार्टमेंट किसी काम को चलाता है तो वह तमाम डिपार्टमेंट से मिलजुल कर चलाता है और सबसे आखीर में फायनेंस डिपार्टमेंट आता है जिसकी अलग अड़चनें होती हैं और वह भी अड़ंगेबाजी करते हैं । यह ए० डी० गोरेवाला साहब की सारे हिन्दुस्तान भर के लिये प्लानिंग कमीशन की ओर से ट्रांसपोर्ट के बारे में राय है । ट्रांसपोर्ट के बारे में उन्होंने बिलकुल स्पष्ट कर दिया है । एक ही लाइन में और पढ़ दूं । रोडवेज के बारे में भी गोरेवाला साहब ने कहा--

"Road transport services form one of the principal public utilities that have been taken over by Government in many states. They are generally run departmentally, in one or two instances boards have been set up under special Acts."

ट्रांसपोर्ट की सर्विस जो जनसेवा के लिये है उसको डिपार्टमेंट द्वारा चलवाया जा रहा है और बहुत सी स्टेट्स ने उनको ले भी लिया ।

"In effect, these are attempts to establish public corporations, though some of the members of the boards are government officers holding other government appointments. Clearly in regard to these two, autonomy is needed for efficient working. The public corporation form seems most suitable."

यह दूसरी रिपोर्ट है । मैं कितनी रिपोर्ट रखूं ? इसी गवर्नमेंट द्वारा बनाई गई ऐडहाक ट्रांसपोर्ट कमेटी की रिपोर्ट जिसने कह दिया कि शुरू से ही ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट के हाथ में रोडवेज नहीं आनी चाहिये । यह रिपोर्ट इन्हीं की सरकार की बनाई हुई कमेटी की है । लेकिन जब उनकी कमेटी की बात आती है तो इन्हें शर्म आ जाती है और कहते हैं कि हम तो प्रैक्टिकल आस्पेक्ट देखते हैं । और जब मदन मोहन जी ने प्रैक्टिकल बातों की तरफ कह दिया तो कहते

[श्री नारायणदत्त तिवारी]

है कि तुम अपने आदर्श से च्युत हो गये। ब्रिटेन में जिस तरह से मुआविजे की वर्तमान दरें लगाई जातीं हैं आप उन्हीं की नकल कर लेते कि ब्रिटेन ने क्या किया है। वहां एक ब्रिटिश ट्रांसपोर्ट कमीशन है और उसके नीचे अलग-अलग अथारिटीज हैं। एक्जीक्यूटिव अथारिटी उन्होंने अलग बना दी है और उस कमीशन में रोडवेज के, रेलवेज के और मजदूरों के नुमाइंदे भी उन्होंने लिये और उसमें सरकार का भी नुमाइन्दा रहता है मिनिस्टर वहां कोई नहीं रहता। तो वहां का समाजीकरण बिलकुल स्पष्ट है। जो समाज में मेहनत करने वाले हैं उनका भी एक प्रतिनिधि उस कारपोरेशन में लिया जाता है। इसी प्रकार आप भी रोडवेज का एक कमीशन एक कारपोरेशन बनाइये उसमें एक यात्रियों का प्रतिनिधि रखें और जो लोग रोडवेज चलाते हैं उन मजदूरों का भी एक प्रतिनिधि रखें और जो मोटर मालिक हैं उनका एक भी प्रतिनिधि रखें। तो बात बिलकुल स्पष्ट है कि जिनसे रोडवेज का संबंध है उन सब से कारपोरेशन बनाया जाय। क्या यह भी अब सरकार को बतलाना पड़ेगा?

दूसरी बात किराये की दरों के संबंध में है। किराये की दरों के संबंध में कितनी बार डिपार्टमेंट ने मनमाने तौर से कभी किसी रूट का किराया बढ़ा दिया और कभी किसी रूट का किराया घटा दिया, क्या यह बात सही नहीं है? इस बात की आवश्यकता थी कि जिस प्रकार से एडहाक कमेटी आफ ट्रांसपोर्ट ने सिफारिशें की थी कि इंडिपेंडेंट (स्वतंत्र) रोड्स ट्रिब्यूनल कायम किया जाना चाहिये जो विभिन्न रीजनों के रूट्स की हालत को देखते हुये रेट्स कायम करें। क्या इस गवर्नमेंट ने उस ट्रिब्यूनल को कायम किया? तो इस तरह की बातों का भूलना तो इस सरकार का स्वभाव सा हो गया है। इंडिपेंडेंट रेट्स ट्रिब्यूनल अगर कायम होता तो जनता उसके सामने गवाही दे सकती, व्यापारी उसके सामने गवाही दे सकते। हमारे सामने कहा जाता है कि मोटर मालिकों के मजदूरों की हालत से रोडवेज के मजदूरों की हालत बहुत अच्छी है। थोड़ी देर के लिये मान लिया कि मोटर मालिकान के मजदूरों की हालत अच्छी नहीं है, आपके मजदूरों की हालत अच्छी है लेकिन आपको श्रीमन्, मालूम हो या न हो आपको यह सूचना देना चाहता हूं कि रोडवेज विभाग ही ऐसा विभाग है, यू० पी० गवर्नमेंट के सारे कर्मचारियों में से इस विभाग के अभागे क्लीनर को ४ आने साल की भी तरक्की नहीं मिलती। ३३ रुपये उसकी तनख्वाह है। मिनिस्टर साहब हमारे सामने बैठे हैं, उनसे पूछ लिया जाय। गरीब चपरासी की भी ८ आने साल की तरक्की रक्खी गयी है लेकिन रोडवेज जो आदर्श राष्ट्रीयकरण का विभाग है उसमें अभागे क्लीनर को ४ आने भी तरक्की नहीं मिलती ३३ रुपये फिक्स्ड पे हैं। यह रोडवेज के मजदूरों का वास्तविक और यथार्थ चित्रण हमारे सामने मौजूद है।

कंडक्टर कोई जाली टिकट बनाये और ड्राइवर को पता हो या न हो पुराने मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट जिसमें ऐसे नियम बना दिये गये हैं कि जिस आदमी का पता न हो और जिसको कंडक्टर बिना टिकट ले गया हो तो ड्राइवर डिसमिस होता है, ऐसे सुन्दर नियम माननीय मंत्री जी के ट्रांसपोर्ट विभाग में मौजूद हैं। इसका अर्थ क्या है? कोई पुलिस वाला घूस लेता हो और इस्तीफा पुलिस मंत्री जी दें। तो इस नामधारी राष्ट्रीयकरण का हम स्वागत कैसे करें? इस विधेयक के जरिये यह हमसे होने वाला नहीं है। श्रीमन्, एक बात और देखेंगे इस विधेयक में जिक्र किया गया है कि रेलवे का भी हमारा साथ रहेगा। कभी चेष्टा की आपने रेलवे को साथ लेने की? इस रिपोर्ट में स्वयं लिखा है कि हमारी आमदनी घटने का मुख्य कारण यह है कि रेल रोड कोआर्डिनेशन नहीं हो सका, रेलवे वालों से बातचीत नहीं हो सकी। जहां रोडवेज की गाड़ियां बढ़ीं वहां रेलवे वालों ने भी गाड़ियां बढ़ा दी और रेल रोड कोआर्डिनेशन नदारत! जितनी बुनियादी बातें ट्रांसपोर्ट के बारे में उस पर तो ध्यान नहीं गया, उपरी बातों पर ध्यान गया। तो सिद्धांततः इस विधेयक के बारे में उच्च न्यायालय का निर्णय मुनासिब था मुआविजा देने का। रिहैबिलिटेशन के रूप में मैं समझता हूं चाहे हम उसको लें लेकिन मुआविजा देने की जो आज्ञा सुप्रीम कोर्ट ने हमको दी है, प्रजातंत्र में हमें उस न्यायालय की बात को मानना है।

इसलिये नहीं कि माननीय उपाध्याय जी ने कहा हो या किसी ने कहा हो बल्कि प्रजातांत्रिक उसूलों के नाते हमें इसे मानना है। राजनारायण जी ने जैसा कहा कि कम हो सकता है १०० से ७५ और ७५ से ५० हो सकता है, लेकिन जरा इसको सिलेक्ट कमेटी में तो जाने दीजिये। छोटे से छोटा बिल सिलेक्ट कमेटी में गया है तो फिर आप इस बिल को सिलेक्ट कमेटी में क्यों नहीं भेजना चाहते हैं? यह सदन के अधिकारों की गंभीर अवहेलना है। बहुमत दल के सदस्यों से मैं कहूंगा कि उन्होंने हमेशा पार्लियामेंटरी पद्धति के सम्मान की रक्षा की है। आज देश की यातायात प्रणालियों को निश्चित करने के लिये अपने देश के यातायात की शिराओं में सुदृढ़ और मजबूत रक्त प्रसारित करने के लिये आज इस बात की आवश्यकता है कि हम उस पर गंभीरतापूर्वक विचार कर सकें और वह विचार इस सदन में नहीं हो सकता बल्कि एक सिलेक्ट कमेटी में हो सकता है, जहां हम और आप आमने-सामने बैठ कर बातचीत कर सकें, गंभीरतापूर्वक रिपोर्ट्स और किताबों को देख सकें, दूसरे प्रांतों और देशों के अधिनियमों को देख सकें। यह सब इस सदन में नहीं हो सकता, सिलेक्ट कमेटी में ही हो सकता है। इसलिये एक मत से मेरा अनुरोध है कि माननीय उपाध्याय जी के संशोधन को स्वीकार किया जाय।

श्री केशव गुप्त (जिला मुजफ्फरनगर)—श्रीमन् उपाध्यक्ष महोदय, इस विधेयक पर कल से भाषण हो रहे हैं और माननीय सदस्यों ने नाना प्रकार से और नाना दृष्टिकोणों से इस प्रश्न को देखा है। माननीय मदनमोहन जी ने रोडवेज की व्यवस्था को जो कि राज्य सरकार के अधिकार में है, उसको सरकारीकरण का नाम दिया, हमारे एक मित्र ने इसको कैपटिलिज्म कहा और हमारे शुक्ल जी ने इसको नेशनलाइजेशन का नाम दिया और इसके साथ ही और भी बहुत सी बातें कही गईं। पब्लिक एकाउन्ट्स कमेटी की भी तमाम रिपोर्टस सामने आ गईं जो इससे बिलकुल असंगत थी। गरचे कि तमाम बातें, सैद्धांतिक बातों की चर्चा भी की गई और सोशलिज्म के सिद्धांतों का प्रतिपादन किया गया और यहां पर उसकी शिक्षा भी दी गई। लेकिन सब से पहला प्रश्न तो यह है कि आया इस वर्तमान परिस्थिति में जो यह विधेयक सरकार की ओर से उपस्थित किया गया है और जो उद्देश्य और नीति इसमें प्रतिपादित की गई है क्या उसका इस समय पेश होना उचित है या नहीं? आप साफ तौर पर देखें कि वर्तमान परिस्थिति क्या है? चाहे जिस समय रोडवेज का कार्य सरकार ने अपने हाथ में लिया, उस समय में उसकी उचितता थी या नहीं थी, समय अनुकूल था या नहीं था, इसका अब जिक्र करने की कोई आवश्यकता नहीं है क्योंकि हम बहुत दूर निकल आये हैं। हमने, सरकार ने टैक्स पेयर का ४ करोड़ से अधिक रुपया इस व्यवसाय पर लगा दिया। सरकार ने काफी स्टेशंस बना दिये, काफी वर्कशाप बना दिये और काफी कर्मचारी इसमें वर्क कर रहे हैं और इसके संचालन के लिये सरकार ने एक रोडवेज ट्रांसपोर्ट ऐक्ट भी बनाया। लेकिन कुछ कानूनी अड़चनों के कारण वह सुप्रीम कोर्ट से अवैध करार दे दिया गया और इसके कारण सरकार को बहुत कठिनाइयों और परेशानियों का सामना करना पड़ा। क्योंकि यदि उसके समाधान के लिये दूसरा विधेयक नहीं बनाया जाता तो सरकार का जितना भी कार्य है वह सब अवैध हो जाता है और सरकार को अगर अपनी रोडवेज चलानी है तो वह मोटर ऐक्ट के मातहत ही चल सकती है। तो इसलिये आवश्यक हुआ कि उसका समाधान करने के लिये एक संशोधित रूप में, जो कि हमारे कांस्टीट्यूशन की आज्ञा का भी उल्लंघन न करता हो, ऐसा एक विधेयक भवन के सामने रखा जाय और इसी आशय को सामने रखते हुये यह विधेयक यहां लाया गया। इसमें कम्पंसेशन का क्लाज भी रखा गया जिसे मैं आगे चल कर बतलाऊंगा कि आज वह कहां तक मुनासिब है या नहीं? लेकिन यह तो सबको स्पष्ट होगा कि इसकी आवश्यकता थी। क्योंकि इतना रुपया लगाने के बाद, इतने स्टेशन्स बनाने के बाद और इतने वर्कशाप बनाने के बाद पीछे जाना किसी भी सरकार के लिये मुनासिब नहीं था कि वह इस काम को खत्म कर दें। कहा जा सकता है कि हमारे प्राइवेट आपरेटर्स जो सरकार का ४ करोड़ रुपया लगा है उसे दे सकते हैं, सरकार को उससे ज्यादा दे सकते हैं, कहा जा सकता है कि जो वर्कशाप सरकार ने बनाये हैं या जो स्टेशन्स बनाये हैं उनका भी रुपया प्राइवेट आपरेटर्स सरकार को दे देंगे और सरकार को कोई हानि न होगी।

[श्री केशव गुप्त]

लेकिन अगर ऐसा है भी, आज ४ करोड़ की जगह अगर ८ करोड़ भी मिल जाय तब भी सरकार के लिये यह कभी भी उचित नहीं होगा कि रोडवेज को वह इस वर्तमान परिस्थिति में बन्द कर दे।

(इस समय ४ बजकर ७ मिनट पर श्री उपाध्यक्ष के चले जाने पर अधिष्ठाता, श्री बेचनराम गुप्त पीठासीन हुये।)

क्योंकि अभी हमारे मित्रों ने उस दशा का वर्णन हमारे सामने किया और बताया और हमें तजुर्बा भी है कि रोडवेज आरम्भ होने से पहले हमारे यहां ट्रांसपोर्ट की क्या अवस्था थी। ट्रांसपोर्ट किसी भी देश के लिये बहुत आवश्यक चीज होती है। उसका ठीक अवस्था में होना डिफेंस के लिये, एकोनामिक स्ट्रिंजेंसी के लिये बहुत आवश्यक होता है। ट्रांसपोर्ट देश के लिये, जैसे शरीर के अन्दर रक्त ले जाने वाली शिराओं का होना आवश्यक है उसी प्रकार किसी भी देश के लिये आवश्यक चीज होती है। तो इसलिये ऐसी अवस्था में जब कि हमारे ट्रांसपोर्ट की अवस्था खराब थी, हमारे प्राइवेट आपरेटर्स उचित रूप से उस कार्य को नहीं चला रहे थे, काफी दिक्कत थी उस समय में हमने इस रोडवेज के कार्य को चलाया और इसमें कोई शुबहा नहीं कि सुधार हुआ। मैं यह कहने के लिये तैयार नहीं हूं कि रोडवेज में सब गुण ही गुण हैं और प्राइवेट आपरेटर्स में सब बुराई ही बुराई है। हमारी रोडवेज के अन्दर खराबियां भी हैं और प्राइवेट आपरेटर्स में भी खराबियां हैं। लेकिन बावजूद इसके यह तो मानना ही पड़ेगा कि रोडवेज के जारी होने से हमारे ट्रांसपोर्ट में बहुत सुधार हुये और प्राइवेट आपरेटर्स ने भी सुधार करना आरम्भ किया क्योंकि उन्हें इस बात का भय हुआ कि अगर वे सुधार नहीं करेंगे तो बहुत मुमकिन है कि वे जल्दी ही सड़क पर से हटा दिये जायं और उनकी बसें खत्म कर दी जायं। उन्होंने भी अपने यहां स्टेशन्स बनवाये, टिकट बांटने की सुविधायें दी, उन्होंने अपने प्राइवेट स्क्वाड्स रखे जिसके जरिये से उन्होंने जो पहले बहुत धींगामस्ती होती थी, ओवर क्राउडिंग होती थी, उसको कम करने की कोशिश की। तो ऐसी दशा में जब कि यह हालत मौजूद है, उस हालत में रोडवेज का, जो कि वर्तमान स्थिति में मौजूद है होना जरूरी है और इस ऐक्ट का बनना निहायत आवश्यक है। हां, उसमें दो बातें हो सकती हैं कि आया इस डिपार्टमेंट को, इस रोडवेज को चलाना चाहिये या उसके लिये एक ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन होना चाहिये। इसमें जरूर दो मत हो सकते हैं और मैं कहूंगा कि अगर उस पर विचार किया जाय तो यही मत सबसे अच्छा होगा कि बजाय इसके कि किसी डिपार्टमेंट के जरिये से सरकार चलाये इसके लिये ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन बनाये, एक कारपोरेशन बनाये, दो बनाये या तीन बनाकर चलाये तो ठीक तरह से चल सकता है।

सोशलिज्म की बात कही गई और यह भी कहा गया कि यह नेशनलाइजेशन का एक स्टेप है या स्टेट ओनरशिप का एक स्टैप है। लेकिन मैं कह देना चाहता हूं कि नेशनलाइजेशन या सोशलाइजेशन के लिये, मैं उस सिद्धांत में न जा कर यह अवश्य कहूंगा कि अगर सोशलाइजेशन के अन्दर डिपार्टमेंट्स के हाथ में किसी की प्राइवेट प्रापरटी या उत्पत्ति के साधनों को हस्तान्तरण के बाद अगर उसे डिपार्टमेंट चलाता है, उसमें जो मजदूर काम करते हैं, जिनका उनसे वास्ता है, उनका कोई उनसे संबंध नहीं होता, उसके चलाने में उनका कोई हाथ नहीं होता तो वह एक डिपार्टमेंट का ही वर्क होता है, वह सोशलाइजेशन नहीं कहा जा सकता है।

इसके साथ ही साथ कंपेन्सेशन की बात कही गई। मैंने भी यही कहा था कि नेशनलाइजेशन के साथ जहां राइट्स हैं वहां गवर्नमेंट की ड्यूटीज भी होती हैं। नेशनलाइजेशन का जो नतीजा होता है उसका फल भी गवर्नमेंट को लेना पड़ता है। मैंने जमींदारी एबालीशन के वक्त कहा था। शायद नारायण दत्त तिवारी जी और राजनारायण जी को याद होगा कि कम्पेंसेशन की जो नीति है मैं उससे ज्यादा सहमत नहीं रहता, मैं आपकी यह बात मानता हूं कि अगर आप सोशलाइजेशन किसी वस्तु का करते हैं, किसी के कार्य को अपने हाथ में लेते हैं, उसके उत्पादन के साधन को लेते हैं, तो आपका यह कर्त्तव्य भी हो जाता है कि जिनका आप

हस्तान्तरण करते हैं, उनको उठाने, उनके लिये डीसेंट लिविंग का इन्तजाम करने, उनके कारोबार का इन्तजाम करना आपका कर्त्तव्य हो जाता है। उनको सड़कों पर छोड़ देना यह आपके लिये कभी उचित नहीं होगा। यह बात मैंने जमींदारी एबालीशन के वक्त कही थी और आज भी कहने के लिये तैयार हूं कि जब किसी भी उत्पादन के साधनों का आप हस्तान्तरण करें और किसी के कारोबार को छीनें तो आपका यह कर्त्तव्य हो जाता है कि आप उसको इसी प्रकार का दूसरा साधन दें जिससे वह ईमानदारी के साथ अपनी रोजी चला सकें, अपना कारोबार चला सकें, अपने बच्चों का पालन कर सकें, उनकी शिक्षा कर सके और अपनी दवा-दारू का इंतजाम कर सके और एक आजाद शहरी की तरह अपने पैरों पर खड़ा हो सके। यह कर्त्तव्य आपके ऊपर आयद हो जाता है और वह मेरे ख्याल में एक रुपया देने से या कम्पेंन्सेशन देने से पूरा नहीं हो सकता और न पूर्ति हो सकती है। आपने पांच सौ दे दिया, हजार दे दिया, दो हजार दे दिया, इससे काम नहीं चलता। काम तो तो चलेगा जब आप दूसरा कारोबार उसके हाथ में दे दें। तो मैंने उस समय यही बात कही थी कम्पेंसेशन के विषय में और आज भी कहता हूं कि आपको दूसरे कार्य उसके लिये देने चाहिये, कम्पेंसेशन के प्रश्न को छोड़ दीजिये। लेकिन चूंकि आर्टिकिल ३३ में अभी कम्पेंसेशन रखा गया है और कम्पेंसेशन का जिक्र किया गया है और जस्टीफायेबुल के बगैर किसी इंडस्ट्री का हस्तांतरण नहीं कर सकती इसलिये गवर्नमेंट के ऊपर मजबूरी आ जाती है कि वह कम्पेंसेशन दे और यही कारण था जिसकीवजह से आपका एक्ट अवैध करार दे दिया गया और उसी क्लाज की मंशा को पूरा करने के लिये यह इस रूप में रखा गया। लेकिन मैं अपनी सरकार से अनुरोध करूंगा कि कम्पेंसेशन के इस कानूनी मसले पर ज्यादा ध्यान देते हुये इस बात को भी ध्यान में रखें कि आप अगर कोई हस्तांतरण करें तो जिनके कार्यों को लें उनको अपने पैरों पर खड़े होने की शक्ति भी आप दें। अब आप यह भी देखेंगे जैसा कि मैंने आपसे कहा कि जहां तक इस रोडवेज का वर्तमान रूप है और जहां तक आप जा चुके हैं वहां तक तो आपके लिये उसको रखना जरूरी है। अब यह प्रश्न आता है कि क्या आपको उससे भी आगे जाना है। उससे आगे जाने के लिये थोड़ा सा विचार करना होगा। मैं मानता हूं कि हमने अपनी सोसाइटी में सोशलिस्टिक पैटर्न को माना है और माननीय राजनारायण जी ने एक बात सुबह कही, उसके बारे में मैं कहना चाहता हूं। उन्होंने कहा कि हम तो सोशलिस्टिक पैटर्न पहले से ही कह रहे थे कि समाजीकरण होना चाहिये। मगर सात साल में कांग्रेस को अब सूझ आयी है और यह तो कांग्रेस ने हमसे ही सीखा है। यह कहना उनका गलत है। हमारे कांस्टीच्यूशन के आर्टिकिल ४३ में साफ तौर से उसी समाजीकरण को स्पष्ट किया गया है जिसके लिये मैं समझता हूं आपने उसे पढ़ा होगा। उसमें लिखा है :

"The State shall endeavour to secure, by suitable legislation or economic organisation or in any other way, to all workers, agricultural, industrial or otherwise, work, a living wage, conditions of work ensuring a decent standard of life and full enjoyment of leisure and social and cultural opportunities and, in particular, the State shall endeavour to promote cottage industries on an individual or co-operative basis in rural areas."

तो आर्टिकिल ४३ क्लीयरली इस तरफ जा रहा है। इसलिये हमने जब अपना कांस्टीच्यूशन बनाया तो उसी वक्त उसका पैटर्न हमने सोशलिस्टिक रखा। यह बात आप कह सकते हैं कि उसकी ओर कदम हमने देर से उठाया। उसके लिये तो मैंने पहले ही कहा था कि हमारी सरकार के सामने काफी कठिनाइयां मौजूद थीं और काफी और समस्यायें थी। हमारी इकोनामिक पालिसी को पूरे तौर पर लागू करने के लिये समय नहीं था, देश में संगठन करना था, रियासतों का विलीनीकरण करना था और ला ऐंड आर्डर कायम करना था। तो उसके बाद ही जैसे ही हमें समय मिला, अभी हमारे आबडी कांग्रेस में साफ तौर से यह कहा गया कि अब समय आ गया है कि हम अपनी इकोनामिक नीति जो कि हमने अपने संविधान में कायम की है, उसकी ओर चलने की कोशिश करें। तो इसलिये यह कोई नयी बात नहीं।

[श्री केशव गुप्त]

आपसे यह नहीं सीखी बल्कि कांग्रेस का शुरू से ही यही ध्येय रहा। जैसा मैंने पहले भी कहा था अगर कोई सबसे बड़ा सोशलिस्ट था तो महात्मा गांधी से बड़ा कोई भी सोशलिस्ट नहीं था चाहे उनका तरीका काम करने का अलग था और जो आजकल के जमाने के सोशलिस्ट या कम्युनिस्ट हैं, उनका तरीका भिन्न है। महात्मा गांधी का तरीका अहिंसा और प्रेम का था, कुरबानी का था और जो आजकल के कम्युनिस्ट या सोशलिस्ट हैं उनका तरीका गोली का है या यह है कि जब समाज हमारे हाथ में आ जायगा, जब हमारे हाथ में सत्ता आ जायगी तब हम समाजीकरण कर सकते हैं, पहले नहीं कर सकते। तो कांग्रेस तो पहले से ही समाजीकरण की तरफ जा रही थी और जा रही है। लेकिन अब आप जानते हैं कि स्टेट के साधन कितने सीमित हैं? आप जानते हैं कि हमारी अवस्था क्या है ? इसलिये इस ट्रांजीशन पीरियड के लिये हमारी सरकार ने और हर सरकार को ऐसा करना पड़ा है, उन्होंने स्टेजेज कायम किये हैं। उन्होंने पब्लिक सेक्टर और प्राइवेट सेक्टर दोनों की गुंजाइश रखी है। ऐसी इंडस्ट्रीज जिनका सोशलाइजेशन होना, नेशनलाइजेशन होना देश के लिये बहुत आवश्यक होता है, अगर उनके अन्दर भी कहीं कोई प्राइवेट इंडस्ट्री चल रही है, कारखाने चल रहे हैं तो उनके लिये भी सरकार ने गुंजाइश रखी है। केवल उससे आगे जितना नेशनलाइजेशन करना है, वह उन्होंने अपने हाथ में रखा है।

मान लीजिये स्टील का काम है। टाटा का स्टील का कारखाना मौजूद है, उसको नेशनलाइजेशन नहीं किया। उससे आगे जितने कारखाने हैं वह सब सरकार के हाथ में जा रहे हैं। इसी तरह मैं कहना चाहता हूं कि आपके रोडवेज के अन्दर ३० करोड़ रुपया लगा हुआ है प्राइवेट सेक्टर का, वह भी अपने देश की पूंजी है। वह नेशनल होते हुए, चाहे वह प्राइवेट हो, लेकिन देश की पूंजी है। अगर आप यह समझते हैं कि रोडवेज के अन्दर जो आपकी प्राइवेट पूंजी उस कार्य को कर रही है और उनमें जो खराबी है उनकी दुरुस्ती भी आप अपने कानून के जरिये कर सकते हैं, तो मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि आप भविष्य में जो कदम बढ़ाएं वह सम्भल कर बढ़ाएं। अगर हम अपनी पूंजी को जो कि हमारे पास सीमित है, दूसरे कामों में लगा सकते हैं, इरिगेशन में लगा सकते हैं, बिजली के उत्पादन में लगा सकते हैं, जो काम कि प्राइवेट सेक्टर नहीं कर सकता, जिसके लिए वह संभव नहीं तो फिर उस रुपये को इधर से उधर लगाना जिसको कि प्राइवेट सेक्टर वाले कर रहे हैं, यह कोई बुद्धिमत्ता की बात नहीं होगी। मैं सरकार से प्रार्थना करूंगा, मैं मानता हूं कि जो शक्ति कि आपने इस बिल के अन्दर ली है वह इस बात के लिए नहीं ले रहे हैं कि कल ही सब चीजों का हस्तान्तरण कर लें और कल ही वह रोडवेज को या ट्रांसपोर्ट को बिल्कुल पूरे तौर से नेशनलाइज कर लें। यह तो नहीं करने जा रहे हैं, लेकिन आपने अपने हाथ में शक्ति रखी है और उसकी आपके लिए आवश्यकता है ही। जहां कहीं दिक्कतें हों, या अड़चनें हों, प्राइवेट सेक्टर में गड़बड़ी ज्यादा है, आपकी आज्ञा पालन न करें, कानून की पाबन्दी न करें तो आप जिस वक्त भी चाहें किसी भी रूट को हस्तान्तरित कर सकते हैं और यह शक्ति मुनासिब ही रखी। लेकिन उसके व्यवहार के सम्बन्ध में मैं आपसे यही कहना चाहता हूं कि आप उस समय तक जब तक कि प्राइवेट सेक्टर ठीक काम कर सकता है आप रोडवेज में जो २० करोड़ रुपया लगा हुआ है उसे लगा रहने दें और चलने दें। जो खराबी है, उसे आप जरूर दूर करने की कोशिश करें। आम तौर पर वेहिकिल्स ऐक्ट के अन्दर काफी सख्तियां हैं और नहीं भी हों तो उसको तरमीम करके दुरुस्त किया जा सकता है। इसलिये मैं प्रार्थना करूंगा कि आप भविष्य के लिए जो कदम उठाएं वह धीरे-धीरे हो, सोच समझ कर हो और संजीदगी के साथ हो और यह भी ध्यान रखें कि जिनके कारोबार को आप ले रहे हैं उनके लिए ऐसा तरीका अख्तियार करें, ऐसी परिस्थिति पैदा करें जिससे कि वह अपने पैरों पर खड़े हो सकें और अपना डीसेंट लिविंग कर सकें इतना ध्यान जरूरी है।

इतना ही मुझे आपसे निवेदन करना था, और करते हुए मैं इस बिल का स्वागत करता हूं।

श्री शिवनारायण (जिला बस्ती)---चेयरमैन साहब, मैं प्रस्ताव करता हूं कि अब प्रश्न उपस्थित किया जाय।

अधिष्ठाता---प्रश्न यह है कि अब प्रश्न उपस्थित किया जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

श्री चरण सिंह---श्रीमान् अधिष्ठाता महोदय, मुझे बड़ी खुशी इस बात की है कि कल और आज जो बहस हुई है उस सारी बहस में, जो विधेयक है उसका जिक्र आलोचनात्मक दृष्टि से बहुत कम हुआ है, जिससे यह प्रकट होता है कि उस बिल की जो योजना है, जो स्कीम है वह आम तौर पर इस माननीय सदन को ग्राह्य है, ऐक्सेप्टेबिल है। बहस जो हुई है वह दो तीन मसलों पर हुई है जिनका बिल से बहुत अधिक वास्ता नहीं है। मसलन कि नेशनलाइजेशन और ब्यूरोक्रैटाइजेशन या राष्ट्रीयकरण और सरकारीकरण में क्या अन्तर है, इसका जिक्र आया है और जो हमारा रोडवेज का अच्छा काम चल रहा है उनका कुछ जिक्र आया है और एक आध और छोटी-मोटी चीजें रहीं। बाकी विधेयक के उसूलों की कोई ज्यादा चर्चा नहीं हुई। मैं अब आपकी आज्ञा से बहुत संक्षेप में जिन-जिन बड़ी बातों की चर्चा हुई हैं उनका एक-एक करके जिक्र करना चाहता हूं।

पहली बात तो श्री मदनमोहन जी उपाध्याय और गालिबन एक आध सज्जन शायद श्री राजनारायण जी ने कही कि हमारे जो कानूनी सलाहकार हैं वह बहुत ज्यादा काम्पीटेंट या ऐफीशियेंट नहीं मालूम होते हैं क्योंकि सुप्रीम कोर्ट ने इस ऐक्ट को अवैध करार दे दिया है। श्रीमन्, मैं आपके द्वारा यह अर्ज करना चाहता हूं कि शायद यही एक ऐक्ट था जिसको सुप्रीम कोर्ट ने अनकांस्टीटयूशनल करार दिया है। जब कि १९४६ से लेकर १९५५ तक मेरे खयाल से १०० ऐक्ट बल्कि इससे भी ज्यादा हमारे ला आफिसर्स ने ड्राफ्ट किये होंगे। अगर एक ऐक्ट अवैध करार दे दिया जाता है तो यह बिल्कुल इस बात का सबूत नहीं है कि हमारे ला आफिसर्स इनकाम्पीटेंट हैं या इन ऐफिशियेंट हैं। हमारा जमींदारी अबालीशन ऐक्ट हाई कोर्ट से कांस्टीटयूशनल करार दिया गया और सुप्रीम कोर्ट ने उसको कांस्टीटयूशनली ही करार नहीं दिया बल्कि उसकी तारीफ की। यह ऐक्ट जो था इसको बनाने में या जो मश्विरा हमारे ला आफ़िसर्स ने गवर्नमेंट को दिया उसमें उनकी कहां तक गल्ती थी, वह इससे साबित हो सकती है कि हाई कोर्ट ने इसमें अनकांस्टीटयूशनैलिटी नहीं देखी। मेरे कहने का मतलब यह है कि अगर कोई परमिट कैंसिल किया जाता है तो वह कोई प्रापरटी नहीं है कि मुआवजा दिया जाय, वह कोई ऐसी तर्क या दलील नहीं थी जिसको हर कोई कह दे कि यह अनटैनेबिल या अनमेन्टेनेबिल है। हाई कोर्ट ने इसको सही माना और हमारे ला आफिसर्स की ताईद में अमरीकन ला कोर्ट्स की नजायर का एक सिलसिला था। बेशक सुप्रीम कोर्ट ने हाई कोर्ट से और हमारे ला आफिसर्स से इख्तलाफ जाहिर किया और उसका निर्णय हमारे कांस्टीटयूशन के मुताबिक और ऐक्सपीडिइसी के ख्याल से भी हमारे सर माथे है और हम उसको मानते हैं। लेकिन मैं बाअदब यह अर्ज करना चाहता हूं कि हमारे ला आफिसर्स इससे इनकाम्पीटेंट या इनएफीशियेंट साबित नहीं होते हैं। हर आदमी गलती कर सकता है, यह राय का सवाल था, जिसकी बाबत दो रायें हो सकती हैं तो इस सिलसिले में हमारे ला आफिसर्स का क्रेडिटेबिल रिकार्ड है, यों तो हर चीज में तरक्की करने की, इम्प्रूव करने की गुंजायश रहती है लेकिन ऐसी बात नहीं है जिससे हमें अफसोस हो, पछतावा हो या खेद का मौका हो।

[श्री चरणसिंह]

अब दूसरी बात श्रीमन् नेशनेलाइजेशन और सोशलाइजेशन की कही गई। मैंने बहुत कोशिश की समझने की, लेकिन मैंने बहुत कम किताबें पढ़ी हैं, सोशलाइजेशन की, मार्क्सवाद की, लेनिनवाद की या स्टेलिनवाद की, थोड़ी बहुत गांधीवाद को पढ़ा है जब कि नवजीवन और यंग इंडिया निकला करते थे, केवल वह पढ़ें हैं। मेरा मतलब यह था कि नेशनेलाइजेशन और सोशलाइजेशन को मैं खुद नहीं जानता कि किस चीज को कहते हैं। मसलन लेनिन की फलां पब्लिशर द्वारा छपी हुई फलां किताब के फलां वौल्यूम के फ्लां पेज पर यह चीज है। तो मेरे बहुत से दोस्तों ने जो पहले बैताल-पचीसी पढ़ा करते थे, उन्होंने जेलखाने में जाकर कुछ किताबें पढ़ी होंगी। तो मैंने तो कोशिश की कि मुझे जरा सा एनलाइटेन कर दें इस सिलसिले में, लेकिन शुरू से आखिर तक जो मेरे विरोधी भाई बोलने वाले थे उनमें से किसी ने एनलाइटेन नहीं किया। उन्होंने कहा कि यह सरकारीकरण हो रहा है। अब सोशलाइजेशन का मतलब यह हुआ कि सारी सोसायटी किसी मीन्स आफ प्रोडक्शन की मालिक हो, नेशनलाइजेशन कह लो सोशलाइजेशन कह लो। अब सोसायटी तो हमारे इस उत्तर प्रदेश की फरवरी सन् ५१ में ६,३२,१५,००० थी, अब शायद पौने सात करोड़ होगी। तो पौने सात करोड़ की सोसायटी तो इसकी मालिक होगी, लेकिन उसको वर्क कौन करेगा? क्या ये पौने सात करोड़ आदमी वर्क करेंगे? पौने सात करोड़ आदमियों के जो चुने हुये नुमायन्दे हैं, जिनका यह हाउस यहां बैठा हुआ है, उनकी हुकूमत के मातहत कुछ अफसरान उसको वर्क करेंगे। इसके अलावा और कोई तरीका हर्गिज नहीं है। इसको आप चाहे ब्यूरोक्रेटाइजेशन, अगर आप लफ्ज के बहुत ज्यादा पार्टिकुलर हैं कहें चाहे नेशनलाइजेशन। मैंने पाजिटिवली यह जानने की कोशिश की तो मदनमोहन जी ने कहा कि दो चीजें हैं, एक तो है फार दि एडवान्समेंट आफ सोसायटी और दूसरा लक्षण यह होना चाहिये कि सोसायटी मालिक हो और सोसायटी के हित के लिये कोई चीज की जाय तो सोशलाइजेशन है। श्रीमन्, मैं आपकी आज्ञा से अर्ज कर देना चाहता हूं कि गवर्नमेंट तो यह है कि आज ११ आदमी गवर्नमेंट हैं, कल को यह गायब हो सकती है। इसलिये स्टेट ही मालिक है और स्टेट के जो इतने आदमी यहां बैठे हुये हैं वे रेप्रेजेंट करते हैं। तो यह सोसायटी ही मालिक होगी। अब रहा ऐडवान्समेंट आफ दि सोसायटी, तो उसके हित के लिये नहीं किया गया तो और किस के हित के लिये किया गया? श्रीमन्, यह तो माननीय उपाध्याय जी ने खुद माना है कि मोटर ट्रांसपोर्ट जो गवर्नमेंट ने लिया है और जिस तरह से उसको चला रही है यों उसमें गुंजायश है इम्प्रूवमेंट की, लेकिन कुल मिला कर जनहित का उससे सम्पादन हुआ। तो फिर इसको भी सोशलाइजेशन न कहें तो और किसको कहें यह मेरी समझ में नहीं आता। मैं आपकी इजाजत से यह मश्विरा दूंगा अपने दोस्तों को कि इसका जरा और अध्ययन कर लें कि सरकारीकरण और सोशलाइजेशन में क्या फर्क है। अगर वे किसी नतीजे पर पहुंचे तो मुझको वह फ़ोन कर दें या चिट्ठी लिख दें, मैं हाजिर हो जाऊंगा क्योंकि मैं भी समझना चाहता हूं।

अब इसमें नुक्स बतलाये गये कि यह सोशलाइजेशन नहीं है यह ब्यूरो-क्रेटाइजेशन है, सरकारीकरण है और इसमें ये ये नुक्स हैं। क्या नुक्स हैं कि गवर्नमेंट जिन कमर्शल कन्सर्न्स को ले लेती है तो उसमें जैसे एक प्राइवेट कन्सर्न में फौरन निर्णय किया जा सकता है वह नहीं किया जा सकता है रुपये पैसे के मुताल्लिक क्योंकि फाइनेन्स डिपार्टमेंट उसमें आता है, इसलिये देर हो जाती है, यह बड़ी भारी रुकावट है। ठीक है, वह है। लेकिन इसी ख्याल से कि यह रुकावट कम हो जाय गवर्नमेंट ने आज नहीं बल्कि कई साल पहले एक बोर्ड कायम कर दिया था। उस बोर्ड का चेयरमैन होता है ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर और मेम्बर्स होते हैं

फाइनेंस सेक्रेटरी, ट्रांसपोर्ट सेक्रेटरी, ट्रांसपोर्ट कमिश्नर और अन्डर सेक्रेटरी ट्रांसपोर्ट उसके सेक्रेटरी भी होते हैं और मेम्बर भी होते हैं। तो यह चार आदमियों का बोर्ड है जो कि अगर कहीं जरूरत हो जल्दी रुपया पैसा खर्च करने के सिलसिले में फैसला करने की तो फाइनेंस डिपार्टमेंट तक वह चीज न जाकर वह फैसला कर देता है। तो इस तरह का यह बोर्ड कायम हुआ है। अभी तक कोई शिकायत कम से कम जितनी तकरीरें मैंने सुनीं उनमें इसके बारे में नहीं की गयी कि फैसला करने में देरी हो गयी और इतने लाखों या करोड़ों का नुकसान हो गया। देरी की मिसाल कहीं नहीं। अगर हो तो मुझे बड़ी खुशी होगी मालूम करके।

दूसरी बात यह कही गयी कि सरकारीकरण से नुकसान होता है। राष्ट्रीयकरण से कैसे फायदा हो इसको बताया नहीं। इसको कहा जा रहा है सरकारीकरण। तो कहा यह गया कि जितनी सरकारी मोटरें हैं इनलें चार गुना प्राइवेट आपरेटर्स की गाड़ियां डिस्प्लेस हो गयीं और हिसाब लगा कर बता दिया कि २९३ रुपये १३ आने या २५९ रुपये १३ आने हर तिमाही टैक्स के तौर पर आता। १३ हजार ५ सौ मोटरें गवर्नमेंट की हैं और अगर चौगुनी उन डिस्प्लैस्ड को लिया जाय तो ५४ सौ मोटर आपरेटर्स की मोटरें चलती थीं। तो २९३ या २५९ को जरब दे दिया, ग्यारह सौ रुपये से और ग्यारह सौ को फिर जरब दे दिया तो ९४ लाख, एक करोड़ का नुकसान हो रहा है। बड़ा सीधा सच्चा हिसाब है। पहली बात तो यह है कि यह चौगुनी तो डिस्प्लेस नहीं होतीं। सारे आंकड़े हमारे पास इस वक्त मौजूद नहीं हैं क्योंकि उसमें समय लगता और यह मालूम नहीं था कि यह प्वाइंट लेने वाले हैं। लेकिन जो ट्रांसपोर्ट कमिश्नर के पास मौजूद हैं, नौ रूट्स के आंकड़े मेरे पास मौजूद हैं जिससे जाहिर होता है कि २६८ प्राइवेट आपरेटर्स की बसेज थीं जिनकी जगह आज गवर्नमेंट की बसेज १०४ चल रही हैं। तो ढाई गुना हुआ, चार गुना नहीं। अगर सारे सूबे के आंकड़े हों तो ढाई गुना भी न रहे, और कम हो जायं जैसा कि मैं बाद में अर्ज करने वाला हूं।

श्री मदनमोहन उपाध्याय—बढ़ भी सकती हैं।

श्री चरण सिंह—नहीं घटेंगी। मसलन मेरठ दिल्ली रूट है। इस पर ५९ गाड़ियां थीं। एक ट्रिप दो दिन के अन्दर होता था एक मोटर का। हमारी ३४ जो गाड़ियां हैं उनकी हर गाड़ी की डेढ़ ट्रिप रोज होती है। लोगों को कोई तकलीफ नहीं हुई। अब वास्ता रहा ९४ लाख से, कि इतना होता है नुकसान या नहीं। इसका मतलब यह है कि पहले मोटरें बहुत ज्यादा थीं और अब घट गयीं। लेकिन जो आंकड़े हैं सारे सूबे के वह इस बात को जाहिर नहीं करते। उनसे यह मालूम होता है कि १९४८ में स्टेट कैरिजेज जो थे ३ हजार २२२ थे, और ५४ में २,७७१।

श्री मदनमोहन उपाध्याय—सड़कें भी तो बढ़ गयीं।

श्री चरण सिंह—यह बात बिल्कुल ठीक कहते हैं। लेकिन सड़कें ज्यादा से ज्यादा सवाई हो गयी होंगी। इतनी नहीं बढ़ सकतीं, श्रीमन्, जितनी सारी बहस हुई। दरअस्ल यह बजट के वक्त होनी चाहिये थी। अभी बजट पर होनी ही है। मैं इस वक्त जितना सम्भव होगा सब मालूम करवा लूंगा। प्राइवेट लोगों की ३२ सौ २२ मोटरें थीं १९४८ में और आज हैं २,७७१। १,४१५ हमारी हैं, इस तरह से ४२ सौ के करीब होती हैं। लेकिन प्राइवेट तो कुल ४५० कम हुई। पब्लिक कैरियर्स ३,४१५ थे और अब ४,५६८ हैं। १,१५० प्राइवेट कैरियर्स थे, इस बीच में और प्राइवेट कैरियर्स प्राइवेट ओन्ड और पहले १,५४० थे और आज १,६७० हैं। तो बावजूद इस नेशनलाइजेशन या ब्यूरोक्रेटाइजेशन के प्राइवेट आपरेटर्स का जो काम है वह घटा नहीं सारे सूबे को मिला कर। कंट्रेक्टर्स कैरियर्स पहले ४३९ थे और अब ३७४ हैं। लेकिन इसके साथ हमारी ५४ टैक्सियां चल रही हैं तो इससे यह जाहिर हुआ कि चौगुने नहीं थे?

[श्री चरण सिंह]

तीसरी बात मैं इस सिलसिले में यह अर्ज करना चाहता हूं कि अगर ९,४०० तादाद हो जायगी तो फिर वह आमदनी नहीं रहेगी जो कि माननीय मदन मोहन उपाध्याय जी ने कही है। यह आमदनी तब तक है जब तक कि यह तादाद कम है क्योंकि उन ९,४०० का टैक्स कौन देगा? आम तौर पर आदमी ऐसा करते हैं और प्राइवेट मोटर आपरेटर्स भी ऐसा करते हैं कि ३ महीने अच्छा काम हुआ तो चलाया और अगर फिर काम कम हुआ तो लाइसेंस सरेन्डर कर दिया। तो फिर कभी आमदनी हुई या नहीं? उन सबकी ३ महीने तक चली फिर ९ महीने बन्द पड़ी रही। यह सब नुकसान गवर्नमेंट का होता है। तो जो हिसाब उपाध्याय जी ने बतलाया वह गलत है।

श्रीमन्, चौथी दलील मैं यह देना चाहता हूं कि मोटर वेहिकिल्स टैक्सेशन का ६ साल पहले का जब से यहां इसको नेशनलाइज्ड किया गया है तब आमदनी ३२, २७ हजार रुपये की हुई और अब वह १,१० लाख की आमदनी है। तो अब मोटर टैक्सेशन बढ़ा या घटा। अब करीब चौगुना हो गया।

पांचवीं बात यह कहना चाहता हूं कि जितने माननीय सदस्य यहां पर बैठे हुये हैं वे सब इस बात को ध्यान से सुनें क्योंकि आंकड़े बारबार मालूम नहीं होते हैं। उन्होंने एक रिपोर्ट १९५१-५२ की निकाल कर हिसाब लगा कर हमको बतला दिया कि साहब १ रुपया ५ आना रोज पर वेहिकिल मुनाफा होता है। लिहाजा ४५०, ५०० रुपया कुल वेहिकिल्स का हो गया। लेकिन १९५१-५२ में कीमत बहुत बढ़ गयी थी। मोटर विहिकिल्स और स्पेयर पार्ट वगैरा की वजह से मुनाफा कम दिखायी देता है, लेकिन मेरे पास ४७ से लेकर ५४ तक के आंकड़े हैं, जिससे यह जाहिर होता है कि कुल अब तक हमने ३ करोड़ ७९ लाख ५० हजार रुपया कैपिटल मोटर विहिकिल्स पर खर्च किया। इसमें जो ग्रास रिसीट हैं उनका परसन्टेज ८६ परसेंट है। यह ७ साल का औसत बताता है। जो डिप्रिसियेशन है वह १३.२ परसेन्ट है और वर्किंग एक्सपेंडिचर ६४ परसेन्ट हैं। इस सबको मुजरा देकर जो हमारा नेट प्राफिट रिसीट बचती है वह ६ परसेंट इसको कह सकते हैं, यह हमारा प्राफिट है। तो श्रीमन्, इसको लास नहीं कहा जा सकता है। यहां पर बताया गया कि एक हजार रुपया माहवार वह कमाते हैं। उनके यहां डिप्रिसियेशन का लिहाज नहीं हुआ, इन्टरेस्ट का लिहाज नहीं हुआ और वर्किंग एक्सपेंडिचर भी जो होता है वह बहुत कम होता है। वह खुद चलाते हैं या कोई भतीजा चलाता है। तनख्वाह पूरी नहीं देते हैं और अगर देते हैं तो फिर वह डियरनेस अलाउन्स उनको नहीं देते। किसी ने अगर तनख्वाह दी भी तो वह ३५ रुपया देते हैं। तब आप कहते हैं कि उनको १ हजार रुपये की माहवार आमदनी होती है। जो यह हमारी आमदनी होती है क्या इस तरह से गवर्नमेंट को आमदनी नहीं हो सकती? अगर गवर्नमेंट को ज्यादा मुनाफा होता है तो कहा जाता है कि शोषण हो रहा है और आमदनी कम हो जाय तो कहा जाता है कि घाटा हो रहा है। अरे भाई, किसी करवट आराम भी लेने दोगे, यह बताइये?

श्रीमन् एक बात और कही गयी कि अनइम्पलायमेंट बढ़ा है। अब इसका जवाब में यह देना चाहता हूं कि हमारे यहां जो इस समय वर्कशाप हैं और जितने लोग उनमें काम कर रहे हैं वह करीब ८ हजार आदमी काम कर रहे हैं। तो यहां पर जिन लोगों से काम लिया गया है उनके कुल आदमी कितने थे, उनके आंकड़े तो इस समय नहीं हैं, लेकिन जो हैं उनसे यह जाहिर है कि हमारे यहां ८ हजार कम से कम आदमी काम कर रहे हैं। हमारे यहां १,४१५ बसेज चलती हैं। २६० ट्रक्स हैं और ५४ टैक्सी हैं तो यह कुल मिला कर १,७०० हुये। इसमें ८ हजार आदमी लगे हुये हैं। तो ४ से ५ आदमी फी विहिकिल हो गया क्या प्राइवेट विहिकिल्स पर इतने आदमी काम करते हैं?

दो से ज्यादा किसी में नही होते हैं, ड्राइवर और बहुत रक्खा तो क्लीनर। किसी आदमी के पास दो तीन बसेज हुई तो वह एक ही क्लीनर रखता है। अब बताइये पांच गाड़ियां हैं और एक क्लीनर है। इससे यह साफ जाहिर है कि रोडवेज से एम्पलायमेंट बढ़ा है, घटा नहीं है। मुझे भी कुछ ऐसी ही शंका थी। जब माननीय उपाध्याय जी मुझसे मिलने के लिये गये और उनसे बातचीत हुई, क्योंकि एक चिट्ठी भी मेरे पास ऐसी ही आ गयी थी इसलिये मुझे ऐसी शंका हो गयी कि इससे बेरोजगारी बढ़ती है। लेकिन अब यह आंकड़े हैं, इसका कोई जवाब हो तो मैं जानना चाहूंगा।

अब नेशनलाइजेशन क्यों नहीं है, इस बात पर आता हूं। मुझे आशा थी कि माननीय गेंदा सिंह जी उस पर कोई रोशनी डालेंगे। लेकिन अगर वे ऐसा करते तो मुझे भी मेंटल जमनास्टिक करनी पड़ती। लेकिन मैं देखना चाहता था कि वे मुआविजे के खिलाफ रहे, वे इस बारे में क्या कहते हैं, मैं देखना चाहता था कि माननीय गेंदासिंह जी कैसे निकलते हैं, वे निकल नहीं पाये। उन्होंने कहा कि मैं इस झगड़े में नहीं पड़ता कि यह नेशनलाइजेशन है या सरकारीकरण है। मैं तो यह जरूरी समझता हूं कि नीचे के लोगों की तनख्वाहें कम हैं, उनकी बढ़नी चाहिये और दूसरे लोगों की जिनकी बहुत ज्यादा है उनकी घटाई जायं तो सोशलिज्म हो जाय। वे बच कर चले जरूर लेकिन फिर भी बच न सके। श्रीमन्, यह कोई सोशलिज्म का सवाल नहीं है कि छोटों की तनख्वाहें बढ़ाई जायं और न वह केवल इससे ही संबंधित है, वह तो आम सवाल है हम भी ऐसा चाहते हैं। अगर बड़ी तनख्वाह वालों की तनख्वाह घटाकर टेलेंटेड आदमी मिल सकें तो मैं भी इसको स्वीकार करता हूं लेकिन हम देखते हैं कि साढ़े तीन हजार की तनख्वाह पर हाईकोर्ट के जजेज नहीं मिलते। अपनी १० हजार की प्रैक्टिस को छोड़ कर कोई भी वकील आना पसन्द नहीं करता। मैं अपने दोस्त से कहना चाहता हूं कि मेरे दोस्त के जो अगल-बगल में रहा करते हैं, उनका जो स्वप्न लोक है, उस देश के अन्दर सेलेरीज में ज्यादा डिसपेरिटी है बनिस्बत हिन्दोस्तान के। जिसका नारा लगाया जाता है, जिसके नकशे को वे यहां देखना चाहते हैं वहां ऊपर के लोगों की और नीचे के लोगों की तनख्वाहों में बहुत ज्यादा डिसपैरिटी है, हमारे यहां से। अगर कभी जरूरत होगी तो उसके आंकड़े भी पेश कर दूंगा।

अधिष्ठाता--मैं एक मिनट के लिये आपसे कुछ कहना चाहता हूं। माननीय नारायण दत्त जी तिवारी इन सभी आंकड़ों की नकल चाहते हैं, जिनको आपने अभी कोट किया है।

श्री चरण सिंह---मेरे पास जितने आंकड़े हैं उनकी मैं नकल करा के भेज दूंगा। (जरा रुक कर) हू-बहू ही उनके पास भेजे देता हूं, वह नकल करके मेरे पास भेज दें।

हां, तो मैं यह कह रहा था कि हमारे यहां डिसपैरिटी साबित नहीं होती। लेकिन अगर किसी खास वर्ग की तनख्वाहें कम हैं तो उस पर विचार करने में मुझे कोई आपत्ति नहीं है यदि वह बढ़ सकती हों तो।

एक बात यह कही गयी और मैं भी समझता था कि यह बात आने वाली है। मैं शर्मा जी से कह रहा था कि अब रिडक्शन आफ पे की बात के बाद दूसरी यह बात करने वाले हैं कि किराया घटाया जाय। कहीं वे सीतापुर से आ रहे थे, रेल का किराया कम था और उनको ज्यादा किराया देकर मोटर में आना पड़ा। यह बात अक्सर सुनने को मिलती है कि टैक्सेशन घटा दिया जाय, लेकिन अस्पताल बनाये जायं, स्कूल बनाये जायं, कालेज खोले जायं, मवेशियों के अस्पताल भी बनाये जायं, यह सब तो हो जाय, लेकिन टैक्स हटा लिया जाय।

मैं आपकी इजाजत से एक बात और अर्ज कर देना चाहता हूं। २५ अगस्त, १९५१ की बात है। शिवराजपुर एक कस्बा है जो कानपुर से कन्नौज जाने वाली सड़क पर पड़ता है। वहां के कांग्रेस वर्कर्स ने मुझे बतलाया कि इलेक्शन का मामला है और चारों तरफ से तरह-तरह की नुक्ताचीनी हो रही है, आप जरा आकर इनकी बातों का जवाब दे दें। मैं वहां गया

[श्री चरण सिंह]

और मीटिंग बुलायी। जब मैं मीटिंग से निकला और जो कांग्रेस वर्कर्स की जीप थी उसमें बैठा तो मैंने सामने ही देखा कि एक लाउड स्पीकर से आवाज आ रही थी कि देखो भाई गंगा को परमात्मा ने बनाया है और भागीरथ उसको पहाड़ से लाये और अंग्रेजों ने नहरें बनायीं, अंग्रेज तो चले गये क्योंकि स्वराज्य हो गया। तो फिर किसानों को बतलाया जाय कि यह इरीगेशन चार्ज क्यों लिया जा रहा है। तो इस तरह की दलीलें किसानों को दी जाती हैं और दूसरी तरफ सवार रहते हैं कि तनख्वाह भी बढ़ायी जाय, ट्यूबवेल्स भी बनाये जायं, टैक्स भी माफ हो जाय और फेयर बिलकुल न लिया जाय। श्रीमन्, एलेक्शन के सिलसिले में तो कहना ही पड़ता है कि कांग्रेस को राय दो, क्योंकि कांग्रेस को हराया ही नहीं जाता, लेकिन कभी-कभी सोचता हूं कि कांग्रेस हट जाय और कम से कम कांग्रेस पार्टी ५ साल के लिये उनको चार्ज दे दे और वे सब मालगुजारी और आबपाशी माफ कर दें और वे सारे देश में दूध की नदियां बहा कर दिखला दें (लेकिन परमात्मा न करे कि यह बात हो) इस तरह से आज जो बातें कही जाती हैं उसको अमल करके वे दिखला सकते।

एक बात यह कही गयी कि ओवर लोडिंग हो जाती है। श्री गेंदा सिंह जी ने इस बात को तो माना कि ज्यादा सवारियां भरी जाती हैं लेकिन यह भी कहा कि किसी-किसी रोज गाड़ियां कम होती हैं और हमारी सवारियां खड़ी की खड़ी रह जाती हैं यानी मोटर नाकाफी हो जाती हैं। श्रीमन्, अब इसका इलाज क्या है? अब मान लीजिये कि किसी का १०७ का मुकदमा हो और उधर के बैठने वाले किसी सदस्य ने यहां झगड़ा करा दिया और १०७ के मुकदमे में दोनों तरफ के ५३ आदमी हों और उसी रोज तारीख हो तो फिर दो बसेज तो उनके लिये उसी रोज चाहिये। तो जो नार्मल ट्राफिक है उसका क्या हो, यह तो पहले से मालूम नहीं था कि घाटमपुर में अबनार्मल हालत है और उसके लिये बसों का इन्तजाम पहले से हो। तो यह कैसे हो सकता है कि उसके लिये बस खड़ी रहे? नार्मल ट्राफिक का देखना आवश्यक है। किसी रोज बस खाली रहती है और किसी रोज सवारी ही नहीं रख सकते हैं, तो उसका कोई इलाज नहीं है। लेकन अब हमने एक्सिडेंटल हर बस में ६ आदमी को नार्मल कैपेसिटी से ज्यादा ले जाने की इजाजत ड्राइवर को दे दी है लेकिन पूरे रूट तक नहीं, एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक।

इसी तरह से कहा गया कि करप्शन है, करप्शन तो जब आदमी जन्म लेकर आता है तो थोड़ा सा करप्शन उसके साथ ही लगा रहता है। अगर आदमी बिलकुल प्योर हो तो जन्म लेने की शायद नौबत ही न आवे और फिर जहां हजारों आदमी काम करते हैं वहां इसकी गारन्टी कौन ले सकता है कि किसी आदमी की तबियत विचलित न हो सकेगी। मैं इस बात से इंकार नहीं करता कि करप्शन बिलकुल नहीं है लेकिन अगर किसी लायक दोस्त की नोटिस में वह बात आयी हो और फिर उनकी नोटिस में आने के बाद उसको दूर करने की कोशिश न की गयी हो और उस पर कोई कार्यवाही न हो तब यह शिकायत मानी जा सकती है कि कुछ नहीं किया गया।

माननीय द्वारका प्रसाद मौर्य जी ने दो-तीन मिसालें करप्शन की दीं लेकिन साथ ही यह भी कह दिया कि दोनों में कार्यवाही हुई। दोनों मामले में सजा दे दी जाय तो इससे यह साबित होता है कि इस मुहकमे के कर्मचारी बहुत जागरूक हैं। लेकिन अगर कहीं करप्शन है तो स्क्रू अप करना आवश्यक है। तो जो भी प्रस्ताव माननीय मदन मोहन जी ने प्रस्तुत किया है, वे नुमायन्दगी करते हैं प्राइवेट आपरेटर्स की।

श्रीमन्, मैं आपकी इजाजत से चाहता हूं कि आज सवा ५ बजे तक हाउस बैठा रहे, अच्छा है यह आज ही निबट जाय हालांकि मैं उसको जल्द ही खत्म करने की कोशिश करूंगा। इसलिये मेरा प्रस्ताव है कि आज सवा ५ बजे तक हम लोग बैठे रहें।

अधिष्ठाता—प्रश्न यह है कि यह सदन आज सवा ५ बजे तक बैठे।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

श्री चरणसिंह—श्रीमन्, मेरे मित्र जो सामने बैठे हैं (श्री मदन मोहन उपाध्याय) वह प्राइवेट मोटर आपरेटर्स की नुमाइन्दगी करते हैं। मैं अभी लैन्ड रिफार्म्स के संबंध में पश्चिमी अंचल में गया तो मुझे सड़कों पर जाना पड़ा, तो चूंकि ट्रांसपोर्ट का महकमा भी मेरे पास है, तो मेरा सामना प्राइवेट आपरेटर्स से पड़ा, उन्होंने बहुत मोहब्बत से मेरा इस्तकबाल किया। मैं तो अपने मित्र मदन मोहन जी से भी कहूंगा कि, अगर कहीं रोडवेज के कर्मचारियों में गलतियां हैं तो मैं उनको दूर करने की कोशिश करने का वादा करता हूं लेकिन जो गलतियां प्राइवेट आपरेटर्स करते हैं उनमें अगर श्री मदन मोहन जी और उनके साथी हमारी इमदाद करें तो बड़ा अच्छा हो। मसलन मैंने आपरेटर्स की एक मीटिंग में कहा था कि जो ड्राइवर हो जाता है न मालूम उसकी साइकालाजी क्यों बदल जाती है। मैंने सोचा कि इस पेशे में ऐसी क्या खराबी है कि जो भी व्हील पर बैठ गया उसी के दृष्टिकोण में फर्क पड़ जाता है और वह लोग जिस तरह से पहले से एक ला एबाइडिंग आदमी होते हैं वैसे बाद में भी नहीं बने रहते, लेकिन वह इस तरह की चीजों में पड़ जाते हैं और ऐसी चीजें जो पीने की नहीं होती उसे न पियें यह सब नहीं करते। तो मैं चाहता हूं कि अगर कोई यूनियन हो तो वह उनमें से इस तरह की चीजों को दूर करने की कोशिश करे।

श्रीमन्, जब कभी मुझे यहां श्री गेंदा सिंह जी की तकरीर खुशकिस्मती से सुनने का मौका मिलता है तो उस में एक खास बात पाता हूं और वह यह है कि उनको अपने प्रदेश से बहुत दूर की चीजें जैसे बिहार की, मध्य प्रदेश की अच्छी लगती हैं और अगर बम्बई और दूर है तो वहां की और भी अच्छी लगती हैं। जब मैं पहले रेवेन्यू के मुताल्लिक सुनता था तब भी उनको वहां की बातें अच्छी लगती थीं जो तकावी वगैरा की होती थीं और अब ट्रांसपोर्ट के मुहकमे में भी श्री गेंदा सिंह जी को यहां की कोई बात पसन्द नहीं है। मैं इस बात को मानता हूं कि दूसरी स्टेट्स में भी अच्छा काम हो रहा है इसमें शक नहीं है। लेकिन इससे भी इन्कार करना सच्चाई से इंकार करना होगा कि इस स्टेट में काम बमुकाबिले दूसरों के खराब नहीं है। हर वक्त अपने मन को डुलाते रहना कि यहां कुछ अच्छा नहीं है और दूसरी जगह सब ठीक है, ठीक नहीं है, जो सुधार हो सकते हैं वह हों यह तो ठीक है लेकिन दूसरी स्टेट्स के मामले में मेरी जबान बन्द है, मैं यहां कुछ कहना नहीं चाहता।

श्री मदन मोहन जी ने कहा कि आप मुकाबले में या कम्पटीशन में क्यों नहीं आते यानी हमारी गाड़ी भी एक सड़क पर चलें और सरकार की भी चलें। मैं पूछता कि हमारा आदमी जो ६० रुपये और २५ रुपये यानी ८५ रुपये मासिक पायेगा वह कैसे श्री मदन मोहन जी के ड्राइवर का मुकाबिला कर सकता है, वह नहीं कर सकता। यह तो आप स्वयं जानते होंगे कि वह क्यों नहीं कर सकता। मतलब यह है कि आप तनख्वाह इतनी नहीं देंगे, आप तो ७ दिन के लिये किराया कम कर देंगे, जी हां, छपवाओगे वही ३ आने और लोगे ११ पैसे और यह भी नहीं तो हमारे जो सीधे सादे ड्राइवर्स हैं उनको ही फुसलाने की कोशिश की जायगी कि फलां पुरजा खराब हो गया है और गाड़ी तुम न ले जाओ। सौ तरकीबें हो सकती हैं और मुकाबिला करना बहुत मुश्किल है। इसलिये कम्पटीशन की बात तो आउट आफ क्वेश्चन है।

इसके बाद मदनमोहन जी ने वेलिडेटिंग क्लाज की बात कही और यह जानना चाहा कि साहब यह जो बुलन्दशहर से केस लड़ा था सुप्रीम कोर्ट तक तो इनकी जो गाड़ियां लेने की कार्यवाही हुई थी इस वैलिडेटिंग क्लाज के मातहत क्या वही माना जायगा या इस नये ऐक्ट के मातहत फिर से करना होगा? तो श्रीमन्, मैं उनकी इत्तिला के लिये कहना चाहता हूं कि इस ऐक्ट के मातहत कार्यवाही होगी जहां हम रूट्स लेना चाहेंगे।

अब श्रीमन्, कारपोरेशन की बात आती है कि सब मिलकर काम करेंगे गवर्नमेंट के साथ और हम गवर्नमेंट को यकीन दिलाना चाहते हैं कि इससे लोगों को ज्यादा सुविधा होगी और ज्यादा आमदनी भी होगी। श्रीमन्, मैं माननीय मदन मोहन जी के जरिये से जो प्राइवेट

[श्री चरण सिंह]

आपरेटर्स हैं, उन्होंने जो आश्वासन दिया है उसका स्वागत करता हूं और मैं भी उनको यह यकीन दिलाना चाहता हूं कि उन्होंने जो यह कहा कि यूनियन जो आपरेटर्स की बनी है तो गवर्नमेंट उनको एनकरेज करे। उस सिलसिले में मैं यह अर्ज करता हूं कि यूनियन तो अभी तक मौजूद है नहीं। शायद मामूली सी एक दो रीजनल बेसिस पर बनी हों लेकिन स्टेट बेसिस पर कोई यूनियन यदि होगी तो वह बेकार सी होगी और वह पूरी तरह से फंक्शन नहीं करती होगी। मैं मानता हूं कि उपाध्याय जी उसके प्रेसीडेंट हैं लेकिन वह फंकशन नहीं करती होगी खैर तो वह ऐक्टिवली फंक्शन कर रही हो ऐसी चीज नहीं है, लेकिन फिर भी अगर रीजनल बेसिस पर भी और स्टेट बेसिस पर भी कोई यूनियन बने तो मुझे बड़ी खुशी होगी और जितनी गवर्नमेंट की तरफ से उन यूनियन्स को, पब्लिक इंटरेस्ट को ध्यान में रखते हुये एन्करेजमेंट दिया जा सकेगा वह उनको मिलेगा। मैंने यह बात सार्वजनिक सभा में हाथरस में भी और स्याना में भी कही थी कि आप यूनियन बनायें और उनकी जो शिकायतें हैं उनको रखें और अगर किसी रूल के बदलने से सहूलियत हो सकती है प्राइवेट आपरेटर्स को तो रूल के बदलने में भी कोई हिचकिचाहट नहीं है और यदि ऐक्ट के बदलने में अगर कोई सहूलियत होगी तो उसको भी बदलने में कोई हिचकिचाहट नहीं हो सकती है बशर्ते कि मैं आपके जरिये से यह भी अर्ज कर दूं कि फिर यह शिकायत न की जाय कि अमेंडिंग ऐक्ट्स रोज लाये जाते हैं। माननीय राजनारायण जी ने एक बात कही थी यद्यपि वह बिलकुल इर्रिलिवेंट सी थी कि हमारे बेटर ऐडमिनिस्ट्रेशन और कानून सब लोगों के लिये उनकी बेहतरी के लिये हों, न कि लोगों को तकलीफ होती रहे और हम यह कहें कि रूल बने हुये हैं। यह तो दूसरी बात है कि जनता के लिये रूल बने हुये हैं, ऐक्टस् बने हुये हैं, उनसे किसी इंडिविजुअल को तकलीफ हो, पबलिक इंटरेस्ट के लिये ही रूल बने हुये हैं। तो सिवाय जहां कांस्टीट्यूशन आड़े आ जाय वहां तो स्टेट गवर्नमेंट कह सकती है कि कांस्टीट्यूशन आड़े आ गया बाकी और बातों के लिये उज्रदारी की जाय कि रूल बने हुये हैं इस बात को मैं स्वयं वैलिड नहीं मानता। और इसलिये उस रूल को और उस ला को बदलने में कोई आपत्ति नहीं होगी अगर उससे कोई सुविधा आपरेटर्स को होती हो। लेकिन श्रीमन्, जैसा मैंने उनकी मीटिंग में कहा और आज मुमकिन है उनमें से कुछ लोग बैठे हुये भी हों और मदन मोहन जी उनके प्रेसीडेंट हैं उनके जरिये से कहना चाहता हूं कि वह मुतालिबा जरूर गवर्नमेंट से करें कि यह हो और वह हो लेकिन आपकी यूनियन की इतनी ही जिम्मेदारी नहीं है बल्कि उनका फर्ज है कि जो उनके मेम्बरान की तरफ से गलतियां होती हैं उनको रोकें और उनका एक मारल फोर्स हो जाय। तब तो एक राइट पैदा होता है गवर्नमेंट से डिमांड करने का, और गवर्नमेंट पर अगर प्रेशर डालना ही यूनियन का मकसद हो तो मैं कहूंगा माननीय उपाध्याय जी से कि फिर इस गवर्नमेंट की या मेरी प्रतिक्रिया और होगी।

श्री मदनमोहन उपाध्याय--ठीक तो है।

श्री चरणसिंह--जो आब्लिगेशंस हैं उनको पूरा करें और कानून की जो पाबन्दियां हैं उनको अपने मेम्बर्स के जरिये से न तुड़वायें। श्रीमन्, ६ नवम्बर की रात को, सन् ५४ को मैं कन्नौज से चला सवा ६ बजे के करीब और सवा ९ बजे अलीगढ़ पहुंच गया। नींद आ रही थी और कुछ थक गया था। मैंने पूछा कि ३ घंटे में अलीगढ़ कैसे आ गया तो ड्राइवर ने कहा कि कोई ट्रक ही नहीं मिला, सड़क साफ थी, इसलिये ऐसा हुआ। मैंने जिलाधीश से पूछा कि ट्रक चलना कैसे बन्द हो गया तो उसने कहा कि हमारा इनफोर्समेंट स्क्वाड निकल गया था इस सड़क पर लिहाजा ओवरलोडिंग की खिलाफवर्जी करने वालों को हवा लग गई और सड़क साफ हो गई। तो मैं यह दरख्वास्त करना चाहता हूं कि यह सड़क भर कर चले, २४ घंटे चले, ज्यादा रात को न चले, दिन में भी चले। अगर यूनियन इस तरह से काम चलाये तो जैसा मैंने कहा गवर्नमेंट स्वागत करेगी, कोआपरेट करेगी, बल्कि इमदाद भी करेगी। मैं उम्मीद करता हूं कि यह बिल जल्दी ही ऐक्ट बन जायगा। फिर कानूनन हम सारी गाड़ियां ले सकते हैं लेकिन कोई ऐसा इरादा हरगिज नहीं है। मैं आपके जरिये

साफ तौर पर यह जाहिर कर देना चाहता हूं कि मैं इन प्राइवेट आपरेटर्स को शोषक नहीं मानता। ये ओनर्स भी खुद हैं और आपरेटर्स भी खुद हैं। कम से कम जो शोषक की डेफिनीशन हो सकती है मेरे अपने सोशलिज्म में, पता नहीं आपकी किताबों में क्या लिखा है, मैं उनको एक्सप्लायटर्स नहीं मानता जिस तरह से लैन्डलार्ड होता है।

श्री मदनमोहन उपाध्याय---लक्ष्मीरमण आचार्य जी की किताब में तो शोषक लिखा हुआ है।

श्री चरण सिंह---केवल अल्फाज में फर्क है। लेकिन मंशा हमारा उनका एक ही है जिस तरह कैपिटलिस्टी होता है, जिसके कारखाने में १० हजार मजदूर काम करते हैं या जो जमीन का मालिक बना बैठा हुआ है, इस तरह का वह एक्सप्लायटर नहीं है। यह आदमी खुद मोटर चलाता है या एक आदमी मुलाजिम रक्खे हुये है तो यह एक्सप्लायटेशन नहीं है। यह नेशनेलाइजेशन जो गवर्नमेंट ने सन् ४७-४८ में किया अब भी कुछ थोड़ा बहुत करेगी तो उसके कंसीडरेशंस और हैं और वे यह हैं कि जिनको कि उन्होंने खुद माना कि अगर साथ-साथ रोडवेज न होती तो आज जो बुलन्दशहर के एम० एल० ए० तारीफ कर रहे थे वह न होती। बुलन्दशहर से दिल्ली तक, जो मोटरें चलती हैं, १५-१५ मिनट में छूटती हैं, बड़ा अच्छा इन्तजाम हो रहा है। वह इसलिये है कि उनके उपर तलवार लटकी हुई है। पहले की मोटरों से पब्लिक को क्या इनकंन्विनियन्स होती थी इसका तजुरबा किसको नहीं? गाजियाबाद में प्रैक्टिस करता था। गाजियाबाद में केंद्र है। बुलन्दशहर से आइये, मेरठ से, दिल्ली से या हापुड़ से आइये, २ घंटे में पहुंचना है तो ३ घंटे पहले जा खड़े होइये और फिर कभी थाने पर, कभी तहसील में और कभी पेटरोल पम्प पर खड़ो हो जाती थी। जितने पेटरोल पम्प और थाने आये सब पर यही होता था। तो यह हालत होती थी और जब जबान खोलते थे तो.....।

एक सदस्य---अब भी बहुत जगह ऐसा है।

श्री चरण सिंह---तो इसीलिये इसकी जरूरत है। इसके अलावा माननीय शम्भूनाथ जी ने एक बात कही थी। वह कंसीडरेशन भी ऐसा हो सकता है कि जिसके लिये मोटर ट्रांसपोर्ट को नेशनलाइजेशन करना चाहिये। श्रीमन्, मैं आपकी इजाजत से अपने माननीय मित्र का ध्यान जो कि यहां कैबिनेट मिशन आया हुआ था और उसकी जो एक स्कीम बनी थी उसकी तरफ ले जाना चाहता हूं। मुझे इस मिशन का नाम नहीं याद है, लेकिन उसका शुरू में एक प्लान बना था जो बाद में नामंजूर हो गया उसमें तीन चीजें सेंट्रल गवर्नमेंट को देना तय हुआ था। डिफेंस कम्युनिकेशन और फारेन रिलेशन्स। तो यातायात इतनी जरूरी चीज हो सकती है। कम्युनिकेशन के अन्दर आते हैं वाटर वेज, रोडवेज और एयर वेज, यह सारे ही। अगर परमात्मा न करे कि ऐसी स्थिति आ जाये तो हम ज्यादा सहायक भी नहीं हो सकते, लेकिन यह कितनी इम्पारटेंट चीज है ट्रांसपोर्ट और कम्युनिकेशन, कि जो कैबिनेट मिशन ने इसको स्टेट लेविल से उठा कर एज ए होल सेंट्रल सब्जेक्ट बनाना जरूरी समझा, इसको आप देखें। इसकी वजह से भी इसका राष्ट्रीयकरण किया जाय यह कंसीडरेशन हो सकता है लेकिन हम उनको एक्सप्लायटर्स मानने के लिये तैयार नहीं हैं। इसलिये मेरा अपना जो रुख है वह यह है कि जब तक बहुत जरूरी न हो जनहित में या और कोई स्पेशल कंसीडरेशन न हो, तब तक मेरा अपना इरादा इसको बहुत एक्सटेंड और एक्सपेंड करने का नहीं है।

एक सदस्य---आपका कि गवर्नमेंट का?

श्री चरण सिंह---अब इसको तो यूं ही समझ लो।

श्रीमन्, अब कंपेन्सेशन की बात आती है। कंपेन्सेशन पर भी वह मुश्किल में फंसे मेरे दोस्त कि यह दिया जाय या न दिया जाय। अब इसको रिहैबिलिटेशन कह कर निकलना चाहते हैं। आप इसको कुछ भी कह लें लेकिन लफ्जों से क्या फर्क पड़ता है। सवाल यह है कि रुपया दिया जाय या न दिया जाय? तो श्रीमन्, इसमें हमने मुआवजा रखा है और श्रीमन्, जिस वक्त हम मुआवजे पर बहस करें उस वक्त हम सबको इस बात का ख्याल

[श्री चरण सिंह]

रखना है कि हाईकोर्ट ने गवर्नमेंट की इस दलील को वेलिड माना था कि परमिट प्रापरटी नहीं है। जो यह कहा जाता है कि वह बेरोजगार हो जायेंगे, बेशक हो जायेंगे, लेकिन वह परमिट जो गवर्नमेंट ने उनको दिया है वह उनका रोजगार नहीं है। इसमें यह बात याद रखनी है कि अगर हम यह कंट्रोल हटा लें और परमिट का कोई सवाल न हो और हर आदमी को यह फ्रीडम हो कि वह अपनी मोटर चला सके तो मुआवजा देने का सवाल ही नहीं उठता। इनकम ही खत्म हो जायेगी। तो यह जो आज इनकम है उसमें उनकी अपनी काबिलियत भी है, मेहनत भी है, मोटरें भी उन्होंने अपनी खरीदी हैं। लेकिन परमिट जो है वह परमिट गवर्नमेंट का दिया हुआ है और वह कंट्रोल की वजह से है जो हमने कायम कर दिया है। लिहाजा कंपेन्सेशन की जब बात आये कि वह ज्यादा है या कम है तो यह समझा जाय कि यह जमीन नहीं है, यह व्यवसाय या रोजगार नहीं है कि जो हम उनसे छीन रहे हैं। यह एल-एल० बी० का डिप्लोमा नहीं लिया जा रहा है कि जिसे आपने १५ साल मेहनत करके हासिल किया था, यह तो इसीडेंट है कि आपको परमिट मिल गया और इत्तिफाक रहा कि एक से ज्यादा मिल गया और मुझे नहीं मिला। तो जिस वक्त मुआवजे की बात पर बहस हो उस वक्त हमें इस बात को भूलना नहीं चाहिये।

अधिष्ठाता—अब आपका एक मिनट रह गया है।

श्री चरण सिंह—बस श्रीमन्, मैं एक मिनट में ही खत्म किये देता हूं। अब सेलेक्ट कमेटी वाली बात है। श्रीमन्, जैसा मैंने अभी मित्रों से कहा, यह बिल काफी गौर के बाद बनाया गया तो कोई जरूरत नहीं मालूम होती है कि यह सेलेक्ट कमेटी में जाय। फिर यह भी है कि ४ फरवरी से लेकर ४२ दिन तक प्रसीडेंट की एसेंट भी हासिल करनी है और जैसा मैंने कहा कि बिल की बाबत, यह तो कहा गया कि सरकारी न हो और गैर सरकारी हो जाय यह दोनों बातें तो सुनी, कोई खास बात नहीं सुनी। तो इसलिये सेलेक्ट कमेटी में भेजने से कोई खास फायदा नहीं है। तीन दिन के बाद यह फिर कंसीडरेशन के लिये आयेगा, इत्तफाक से श्रीमन्, मैं यहां हूंगा नहीं, २२ को आजाऊंगा, इस बीच में अगर माननीय उपाध्याय जी को या रामनारायण जी को या और किसी माननीय सदस्य को कोई सुझाव देना हो तो भाई चतुर्भुज शर्मा से अपनी बातें कर लें। अगर कोई ऐसी बात हुई जो मंजूर की जा सकती है तो इसके लिये अमेंडमेंट भेज दें और वे अमेंडमेंट जरूर मंजूर हो जायेंगे, तो मैं इसलिये जो सेलेक्ट कमेटी में भेजने का प्रस्ताव है उसका विरोध करता हूं और जो मैंने अपना प्रस्ताव पेश किया था कि इस बिल पर एकदम सीधा विचार हो जाय उसकी ताईद करता हूं।

अधिष्ठाता—अब मैं पहले माननीय मदन मोहन उपाध्याय जी के संशोधन को आपके सामने रखता हूं।

प्रश्न यह है कि यह सदन निश्चय करता है कि उत्तर प्रदेश पथ परिवहन सेवा (विकास) विधेयक, १९५५, को इस सदन द्वारा चुनी गई प्रवर समिति के पास भेजा जाय जो १५ दिन के अन्दर रिपोर्ट दे दे।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

अधिष्ठाता—प्रश्न यह है कि उत्तर प्रदेश पथ परिवहन सेवा (विकास) विधेयक, १९५५ पर विचार किया जाय

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

(इसके बाद सदन ५ बजकर १५ मिनट पर सोमवार, २१ फरवरी, १९५५ के ११ बजे दिन तक के लिये स्थगित हो गया।)

मिट्ठन लाल,
सचिव, विधान मंडल,
उत्तर प्रदेश।

लखनऊ;
१८ फरवरी, १९५५।

पी० एस० यू० पी० ए० पी० ३०७ एल० ए० १९५५—८००।